



Nationaal Archief
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Nummer Toegang: 2.21.183.74

**Inventaris van het archief van W.
Schermerhorn [levensjaren 1894-
1977], 1918-1976**

Versie: 06-05-2020

J.A.A. Bervoets

Nationaal Archief, Den Haag 1977

This finding aid is written in Dutch.

I N H O U D S O P G A V E

Beschrijving van het archief.....	5
Aanwijzingen voor de gebruiker.....	7
Openbaarheidsbeperkingen.....	7
Beperkingen aan het gebruik.....	7
Materiële beperkingen.....	7
Aanvraaginstructie.....	7
Citeerinstructie.....	7
Archiefvorming.....	8
Geschiedenis van de archiefvormer.....	8
Geschiedenis van het archiefbeheer.....	12
De verwerving van het archief.....	12
Verwant materiaal.....	13
Beschikbaarheid van kopieën.....	13
Verwante archieven.....	13
 Beschrijving van de series en archiefbestanddelen.....	 15
Eerste zending.....	15
Tweede zending.....	17
A. Algemene politieke aangelegenheden.....	17
B. Algemene onderwijsaangelegenheden.....	18
C. Stukken betreffende geodesie en luchtkartering.....	19
Aanwinst 1980.....	21
Aanwinst 1984.....	22
Aanwinst 1985.....	23
Aanwinst 1995.....	24
Aanwinst 2002.....	25

BESCHRIJVING VAN HET ARCHIEF

Naam archiefblok:

Collectie 312 W. Schermerhorn [levensjaren 1894-1977]

Periodisering:

archiefvorming: 1918/1976

oudste stuk - jongste stuk: 1918-1976

Archiefbloknummer:

C24573

Omvang:

70 inventarisnummer(s); 5,11 meter

Taal van het archiefmateriaal:

Het merendeel der stukken is in het Nederlands.

Soort archiefmateriaal:

Normale geschreven, getypte en gedrukte documenten, geen bijzondere handschriften.

Archiefdienst:

Nationaal Archief

Locatie:

Den Haag

Archiefvormers:

Schermerhorn, Willem, (1894-1977)

Samenvatting van de inhoud van het archief:

Ir. W. Schermerhorn (1894-1977) maakte tijdens het interbellum naam als geodetisch ingenieur door het gebruik van fotogrammetrie in de luchtkartering. Tijdens de Duitse bezetting was hij actief in het hooglerarenverzet en lid van het Grootburgercomité. Van juli 1942 tot december 1943 was hij gijzelaar in St. Michielsgestel. Na de oorlog was hij een van de initiatiefnemers van de Nederlandse Volksbeweging (NVB) en medeoprichter van de Partij van de Arbeid (PvdA). Vanaf juni 1945 leidde hij, samen met dr. W. Drees, het eerste naoorlogse kabinet. Van september 1946 tot 1947 was hij voorzitter van de Commissie-Generaal voor Nederlands-Indië, waar hij zich verzette tegen militair ingrijpen. Nadat hij deze functie had neergelegd keerde hij terug naar de wetenschap, maar hij bleef politiek actief als lid van de Tweede Kamer (1948-1951) en Eerste Kamer (1951-1963).

Het archief bevat stukken over de illegaliteit, dagboeken en stukken over Indonesië, correspondentie, stukken over de NVB, artikelen en redevoeringen over zeer uiteenlopende kwesties, dossiers over onder meer de geschiedschrijving van de Nederlandsche Unie, de PvdA, onderwijskwesties, ontwikkelingshulp, de Koninklijke Akademie van Wetenschappen en stukken

over zijn wetenschappelijk arbeid inzake luchtkartering met onder meer artikelen en correspondentie met collega's.

Het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG) in Amsterdam heeft een klein archief van W. Schermerhorn.

Aanwijzingen voor de gebruiker

OPENBAARHEIDSBEPERKINGEN

Volledig openbaar.

BEPERKINGEN AAN HET GEBRUIK

Reproductie van originele bescheiden uit dit archief is, behoudens de algemene regels die gelden voor het kopiëren van stukken, niet aan beperkingen onderhevig. Er zijn geen beperkingen krachtens het auteursrecht.

MATERIËLE BEPERKINGEN

Het archief kent beperkingen voor het raadplegen van stukken als gevolg van slechte materiële staat.

AANVRAAGINSTRUCTIE

Openbare archiefstukken kunnen online worden aangevraagd en gereserveerd. U kunt dit ook via de terminals in de studiezaal van het Nationaal Archief doen. Om te kunnen reserveren dient u de volgende stappen te volgen:

1. [Creëer een account of log in.](#)
2. Selecteer in de archiefinventaris een archiefstuk.
3. Klik op 'Reserveer' en kies een tijdstip van inzage.

CITEERINSTRUCTIE

Bij het citeren in annotatie en verantwoording dient het archief tenminste éénmaal volledig en zonder afkortingen te worden vermeld. Daarna kan worden volstaan met verkorte aanhaling.

VOLLEDIG:

Nationaal Archief, Den Haag, Collectie 312 W. Schermerhorn [levensjaren 1894-1977], nummer toegang 2.21.183.74, inventarisnummer ...

VERKORT:

NL-HaNA, Schermerhorn, 2.21.183.74, inv.nr. ...

Archiefvorming

GESCHIEDENIS VAN DE ARCHIEFVORMER

Schermerhorn kwam uit een familie, waarin aan de kerk 'niet werd gedaan' hoewel zijn moeder doopsgezind lidmaat was en hij catechisatie volgde bij de hervormde predikant te Grootschermer. Vooral na het vertrek uit het ouderlijk huis in 1913 kreeg een algemeen christelijk-protestantse levensovertuiging terdege betekenis voor zijn denken. De Vrijzinnig Christelijke Studenten Beweging heeft later hiervoor een blijvende grondslag gelegd. Hij volgde lager onderwijs te Grootschermer en bezocht vervolgens op aandringen van het schoolhoofd in 1908 de HBS te Alkmaar, omdat hij lichamelijk niet geschikt bleek voor de boerderij. In 1913 deed hij eindexamen en liet zich aan de TH te Delft voor de studie van civiel ingenieur inschrijven, waarvoor hij in 1918 het diploma behaalde. Tot 1926 was hij werkzaam als assistent voor landmeetkunde bij prof. J.H. Heuvelink, maar hij sloeg al spoedig met de wetenschappelijke toepassing een eigen weg in, die hem een internationale reputatie zou bezorgen. Hij stichtte een particulier adviesbureau voor landmeetkunde en cartografie, waarvan hij van 1921 tot 1931 de leiding had. De meeste invloed op zijn wetenschappelijke vorming had daarbij zijn 10 jaar oudere Duitse vriend prof. Otto von Gruber te Jena. In 1926 werd hij, nog geen 32 jaar oud, benoemd tot hoogleraar in de landmeet- en waterpaskunde en de geodesie te Delft; een functie, die hij tot 1945 zou blijven bekleden. In 1931 werd hem daarnaast de wetenschappelijke leiding van de Meetkundige Dienst van Rijkswaterstaat opgedragen. Zijn belangrijkste vernieuwing in die hoedanigheid was de introductie van de voordien in Nederland nog niet toegepaste fotogrammetrie, waardoor een veel doelmatiger kartering werd bereikt. Al vanaf 1929 had hij daarvoor samengewerkt met de KLM. Eén hoogtepunt van deze werkzaamheden als fotogrammeter vormde de luchtkartering van Nieuw-Guinea in 1936, waarbij hij de leiding had.

Een steile en onproblematische loopbaan tot zover, waarbij een wetenschappelijke en praktischorganisatorisch gerichte belangstelling en activiteit elkaar gelukkig aanvulden en stimuleerden. Toch waren er al tekenen, dat Schermerhorn nooit volledig opging in deze op zichzelf niet geringe activiteiten van hoogleraar, Rijksadviseur en praktiserend luchtkarteerder. Hij was niet het type van een theoreticus, zoals zijn op de directe praktijk gerichte specialisatie trouwens al bewees en gaf in deze jaren steeds meer blijk van maatschappelijke belangstelling. Een kwestie, die hem daarbij met name aantrok was de verhouding tussen landbouw en moderne samenleving; concreter: de gevolgen, die de confrontatie met een technologische maatschappij voor het traditionalistische denk- en levenspatroon van het agrarische bevolkingsdeel moest hebben. Een vraag, die correspondeerde met Schermerhorns eigen ontwikkeling van landbouwerszoon tot wetenschapsman en cartograaf, met de spanning tussen zijn herkomst uit een agrarisch-traditionalistisch milieu en zijn technische gerichtheid. Een serie lezingen voor de VPRO, in 1934 gebundeld in *De boeren in de volksgemeenschap*, en een brochure *De plaats van de boerenstand in de volkshuishouding*, op grond van een lezing voor de Vrijzinnig-Democratische Bond te Leeuwarden in 1937

gehouden, zouden van deze belangstelling getuigen. Hij werd lid van de vereniging Landbouw en Maatschappij. Ook was hij tot 1933 lid van Kerk en Vrede, een interkerkelijke geloofsgemeenschap van sterk pacifistisch georiënteerde christenen. Daarnaast werkte hij van 1934-1935 als mederedacteur van De Smidse. Maandblad voor moderne religie en humanistische cultuur. Directe politieke activiteiten ontwikkelde hij echter nog niet, al sloot hij zich eerst bij de Liberale Staatspartij en later bij de Vrijzinnig-Democratische Bond aan. Zijn lidmaatschap van het bestuur van de VPRO (1924-1942) en zijn commissariaat van de N.V. Glasfabriek Leerdam (1934-1936) wijzen echter eveneens op zijn maatschappelijk gerichte belangstelling. Het was - deze kleine opsomming van activiteiten in de jaren dertig toont het aan - meer een algemene sociaal-ethische instelling, dan uitgesproken politieke ambitie, die hem dreef.

In 1935 nam hij samen met een aantal overtuigde democraten het initiatief tot oprichting van de beweging Eenheid door Democratie, die zich bestrijding van de groeiende antidemocratische stromingen van rechts en links ten doel stelde en daarvoor een bovenpartijdig, buitenparlementair front wilde vormen. In 1938 nam hij op aandringen van ir. J. Goudriaan, president-directeur van de NS, de leiding op zich, die hij tot de ontbinding in mei 1940 behield.

In mei 1942 werd hij, vermoedelijk op grond van zijn anti-fascistische reputatie, met andere prominenten door de bezetter in het klein-seminarie Beekvliet te Sint-Michielsgestel gegijzeld. Samen met W. Banning, W. Drees e.a. speelde hij een vooraanstaande rol in de discussies over de noodzakelijk geachte vernieuwing na de oorlog. Daarbij kregen de doorbraakgedachte en het plan van de Nederlandse Volksbeweging meer vorm, speciaal ook door toedoen van Schermerhorn. In december 1943 vrijgelaten, werd hij onmiddellijk mederedacteur van het illegale blad Je Maintiendrai, (JM) waarin de Gestelse groep zich o.a. verder met de partijvernieuwing bezighield. Deze enge samenwerking met SDAP'ers bezorgde Schermerhorn en de JM- groep de naam 'Oranje-socialisten'. Zijn conceptie kwam neer op een personalistisch getint socialisme, waarbij de klassenstrijd als verouderd werd verworpen en de Oranjemonarchie als symbool en garantie van de eenheid een rol kreeg toebedeeld. Ook fungeerde Schermerhorn als voorzitter van de Indische Commissie, die uit diverse verzetsgroepen gerekruteerd werd.

Direct na de bevrijding tekende hij op 12 mei 1945 de oproep in naam van de Nederlandse Volksbeweging (NVB), waarbij politieke vernieuwing in de geest van christendom en humanisme werd bepleit. Twee weken later volgde zijn benoeming tot voorzitter van de NVB maar nog in dezelfde maand werd hij, als één van de meest geprofileerde figuren van de nationale vernieuwingsgedachte, door koningin Wilhelmina samen met W. Drees tot kabinetsformateur benoemd. Op 23 juni presenteerden zij het nieuwe kabinet, waarvan de kern bestond uit mannen uit de NVB en SDAP. Schermerhorn zelf aanvaardde het voorzitterschap en de portefeuille van Algemene Zaken van deze eerste naoorlogse regering met de woorden: 'Majesteit, wie in deze put springt is een verloren man.'

Het nationale kabinet-Schermerhorn-Drees trad in één van de meest beslissende perioden van de Nederlandse geschiedenis op en zag zich voor een kolossale opgave geplaatst: de wederopbouw, en het materieel en geestelijk herstel van een ontwricht land, na vijf zware oorlogsjaren. Een nadeel was stellig dat antirevolutionairen en communisten géén zitting in de regering hadden, zodat niet alle volksgroepen zich ermee konden identificeren. Op 27 juni verkondigde Schermerhorn over de zender Herrijzend Nederland het omvangrijke regeringsprogram, waarin hij, in de hem eigen klare eenvoudige taal, de bovengenoemde kwesties aan de orde stelde en voor politieke vernieuwing pleitte. Samen met de minister van Onderwijs G. van der Leeuw bleef hij in het kabinet de meest uitgesproken exponent van de doorbraak, die het voor de idealen van de NVB en voor een socialistisch personalisme opnam. De snelle terugkeer van de vooroorlogse partijverhoudingen - vooral van confessionele zijde, gedeeltelijk al vóór de bevrijding, met kracht en succes bevorderd - belette, dat er veel van terecht kwam. Een bundeling van vernieuwingsgroeperingen, met name uit SDAP, VDB en Christelijk Democratische Unie richtten daarom op 9 februari 1946 de Partij van de Arbeid op, als drager van die idealen. Doch de PvdA ontwikkelde zich steeds meer, gedeeltelijk gedwongen en zeker tegen Schermerhorns wens, tot opvolger van de vooroorlogse SDAP dan tot nationale doorbraakpartij. Schermerhorn behoorde tot de oprichters en bleef tot 1961 lid van het partijbestuur. Vanzelf speelde hij een voorname rol in alle belangrijke activiteiten van de regering: de beëindiging van het militair gezag, de reconstructie van de Staten-Generaal; de hele zuivering, de moeilijkheden rond de Eenheidsvak-centrale (EVC) en de grote Rotterdamse havenstakingen in de zomer 1945; de oprichting van het Centraal Planbureau en de Stichting van de Arbeid evenals de nationalisatie van de mijnen. Met zijn maandelijks 'praatjes op de brug', waarin hij zich via de omroep direct tot de bevolking richtte, en ook in het kabinet zelf introduceerde hij een non-conformistische stijl: een mengsel van kordaat aanpakken en praktisch idealisme, zoals dat tijdens de bezetting in verzetskringen had kunnen ontstaan.

Een vraagstuk van onverwachte overschaduwende betekenis, ook voor zijn persoonlijke loopbaan, werd echter al spoedig de Indonesische kwestie. Deze maakte hem tot één van de felst omstreden politici. Overtuigd van de absurditeit van een herstel van de vooroorlogse verhoudingen en open oog voor het fenomeen van een wereldwijd revolutionair dekolonisatieproces trachtte hij samen met de luitenant-GG dr. H.J. van Mook en de minister van Koloniën J.H.A. Logemann door een soepele politiek van onderhandelingen met de Indonesische nationalisten zowel een gewapend conflict als een volledige losscheuring van Indonesië te voorkomen. Zijn streven was tot een zelfstandig federatief Indonesië in Rijksverband volgens de conceptie van Van Mook te komen. Een tactiek, die door de rechtse oppositiepartijen heftig werd bestreden en die ook bij het merendeel van de bevolking op onbegrip en argwaan stuitte. De positie van het kabinet-Schermerhorn werd bemoeilijkt doordat het niet op een parlementaire meerderheid kon steunen. De verkiezingen in mei 1946 betekenden in feite een 'neen' jegens de doorbraakgedachte en de omstreden Indonesië-politiek en daarom nam Schermerhorn in het nieuwe kabinet-Beel geen zitting meer. Wel nam hij het voorzitterschap op zich van de Commissie-

Generaal, die na langdurige onderhandelingen op 15 november 1946 de ontwerp-overeenkomst van Linggadjati met de Indonesische leiders parafeerde, waarbij men het eens werd over een zelfstandige Indonesische federatie, in Unie met Nederland verbonden. Maar nieuwe onlusten leidden tot de eerste militaire actie (21 juli - 4/ 5 augustus 1947), waarmee Schermerhorn tegen zijn geweten instemde, onder druk van partijvoorzitter J.J. Vorrink, die benauwd was voor de val van het katholiek-socialistische kabinet en een terugslag voor de PvdA. De verbitterde kritiek op de Commissie-Generaal en de animositeit jegens de persoon van Schermerhorn droegen er toe bij, dat hij, toen de Commissie ontbonden werd in de herfst 1947, meer op de politieke achtergrond raakte. In een uitvoerig dagboek heeft hij even openhartig als informatief zijn bevindingen als voorzitter van de Commissie-Generaal neergelegd.

In juli 1948 behaalde hij een zetel in de Tweede Kamer voor de PvdA en in 1951 ging hij naar de Eerste Kamer, die hij in 1965 verliet. Vooral de buitenlandse politiek en onderwijszaken hadden in die jaren zijn belangstelling. Na zijn pensionering in 1965 mengde hij zich opnieuw in de tegenstellingen binnen de PvdA en koos de zijde van Nieuw-Links en van de jeugdige vernieuwingsvleugel. Zo betuigde hij ook adhesie aan het pamflet Tien over rood (1966). Op het partijcongres in 1967 hield hij een pleidooi voor meer democratisering binnen de partij. Inmiddels was hij zich na beëindiging van zijn regeringsfuncties ook weer met wetenschappelijk werk bezig gaan houden. Van 1951 tot 1965 (jaar van zijn emeritaat) was hij directeur van het Internationaal Instituut voor luchtkartering te Delft. Verschillende buitenlandse eredocoraten (Gent, Zürich, Milaan, Glasgow en Hannover) en andere hoge binnen- en buitenlandse onderscheidingen vielen hem in die jaren ten deel.

Zijn maatschappelijke belangstelling had hem al vlak voor de oorlog ook met het vraagstuk van de onderwijsvernieuwing in verbinding gebracht, met name met de Werkplaats van Kees Boeke te Bilthoven. Bij de oprichting van de stichting van die school in 1948, die mede door zijn toedoen tot stand was gekomen, bleek hij de aangewezen voorzitter; een functie, die hij tot 1969 bekleedde. In al die jaren toonde hij zich een krachtig voorvechter van Boekes ideeën.

Schermerhorns betekenis als pionier in de luchtkartering is onbetwist, terwijl zijn politieke rol dat vanzelfsprekend allerm minst is gebleven. Toch kan men hier van een pioniersrol spreken, ook al is die hem niet in onverdeelde dankbaarheid afgenomen: pionier als voorstander van de doorbraak, als criticus - voor 1940 al - van het verzuilde parlementaire bestel, maar bovenal als iemand die al spoedig in 1945 begreep, dat slechts erkenning van het Indonesische nationalisme een reële basis bood voor een politiek, die een geweldloze en soepele transformatie van het failliete koloniale bestel naar een vrij, doch met Nederland verbonden Indonesië tot doel had. Dat hij politieke visie had, is later ook door toenmalige opposenten erkend. De verguizing, die hem jarenlang ten deel is gevallen, hing gedeeltelijk stellig samen met het feit, dat de meerderheid ook van de Nederlandse politieke voormannen t.a.v. de Indonesische kwestie deze visie miste. Aan de andere kant was Schermerhorn

geen tacticus, geen diplomaat bereid om met gevoeligheden rekening te houden, tenen of belangen te ontzien. Hij hield van een zeer onopgesmukte, doch in zijn openhartigheid ook vaak emotionele en provocatieve aanpak. Zijn democratisch bewustzijn was doortrokken van het besef, dat niet gevestigde instituties en regelingen doch de juiste mensen op de juiste plaats de doorslag geven, die dan ook recht op de nodige bewegingsvrijheid dienen te hebben. Beslissend voor zijn lot als politicus was echter de sterke restauratieve tegenstroom na 1945, die niet de uit het verzet opgekomen vernieuwers maar de tactici en partijmanagers onder de politieke elite begunstigde.

Bron: Biografisch Woordenboek van Nederland

GESCHIEDENIS VAN HET ARCHIEFBEHEER

DE VERWERVING VAN HET ARCHIEF

Het archief is door schenking verworven.

Verwant materiaal***BESCHIKBAARHEID VAN KOPIEËN***

Inventarisnummers van dit archief zijn niet in kopievorm beschikbaar

VERWANTE ARCHIEVEN

Het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis bezit ook een collectie van Willem Schermerhorn.

BESCHRIJVING VAN DE SERIES EN ARCHIEFBESTANDDELEN

EERSTE ZENDING

- 1** Oude sociale memories;
Staatsrecht;
Agrarische organisaties;
Nederlandse Technische Unie;
Studiecommissie Politieke Partijen;
Nationale Adviescommissie;
Illegaliteit.
- 2** Dr. C. Smit, correspondentie dagboek;
Verhouding t.o.v. andere politieke partijen;
Vrijzinnige Studie Club;
Vragen en antwoorden C. Smit Indonesië;
Dagboek. Manuscript;
Ambtelijke nota's Indonesië;
Diverse nota's;
Reisnota's.
- 3** Commissie-Generaal;
Officiële correspondentie;
Militaire actie diversen;
Diverse correspondentie;
Gerretson;
Van Heuven Goedhart.
- 4** Knipsels Nederlandse politiek Indonesië;
Knipsels Algemeen;
Sanders, Samkalden, Ruygers over Indonesië;
Piet Schmidt.
- 5** Wansink (Oost-Indonesië);
Indonesië Federalisten en liquidatie R.I.S.;
Verhouding Indonesië inzake Nieuw-Guinea;
Briefwisseling F.J. Goedhart;
Briefwisseling Posthumus;
Briefwisseling Honig.
- 6** J.V.O. "oud en diversen";
Internationale Kindergemeenschap;
Commissie Schermerhorn - Best. Hogescholen.
- 7** T.H. Bandoeng;

Buitenlandse Hogescholen;
Kritieken op artikelen van zijn hand met knipsels en verdere
stukken, ook over de Indische periode;
Luchtkartering.

TWEEDE ZENDING**A. ALGEMENE POLITIEKE AANGELEGENHEDEN**

- 8-9** Stukken betreffende de Nederlandse Volksbeweging
- 8** Organisatie-notulen;
Program-circulaires;
Persoverzichten, uitgegeven door de N.V.B.;
Beschouwingen van Schermerhorn;
Dossier Groeninx van Zoelen.
- 9** N.V.B. versus de stichting "Je Maintiendrai";
Brochures
- 10A** Personalia van W. Schermerhorn;
Onderscheidingen en eredoctoraten;
Benoemingen;
Kabinet-Schermerhorn;
Curiosa;
Diversen.
- 10B** Verzoek aan de ministerpresident van een kind uit Deventer om snoepbonnen.
14 april 1946
Niet raadpleegbaar
- 11-13** Publicaties en redevoeringen: lijst van onderwerpen
- 11** Binnenlandse beleidsvragen;
Mens, techniek, arbeid;
Financieel-economische vraagstukken;
Culturele zaken;
Kerkelijk leven;
Diversen.
- 12** Algemene politieke onderwerpen;
Religieuze onderwerpen;
Herdenkingen;
Geloof en maatschappij.
- 13** Redevoeringen gehouden in het buitenland;
Algemene politieke onderwerpen (artikelen);
Indonesië;
Sociale en economische onderwerpen.
- 14** Diverse dossiers:
Vergadering van de Raad van Commissarissen van de N.V.
Glasfabriek Leerdam, 1932;
Landdag van de Landbouw, 1935, met polemieken hierover met B.W.
Biesheuvel, 1965;
Ingekomen stukken van de Commissie tot reorganisatie van de
Buitenlandse Dienst;

Artikelen, spreekbeurten e.d. (ca. 1960-1970);
Geschiedschrijving over de Nederlandse Unie;
Partij van de Arbeid en algemene politiek;
Correspondentie over de publicatie van het dagboek
Schermerhorn;
Recente correspondentie over Indonesië (vanaf c.a. 1970).

15 Briefwisseling, alfabetisch geordend.

16 Brochures

17 Voorzittershamer, hem geschonken door de Tweede Kamer in 1945.
Niet raadpleegbaar

18 Foto's (intoct Eisenhower 1945, begrafenis Sjahrir, Linggadjati)

19 Stukken betreffende zijn bemoeienis met de polder de Schermer

B. ALGEMENE ONDERWIJSAANGELEGENHEDEN

20 Diverse dossiers:
"Hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek";
Polemiek met R. Mees over de geestelijke waarden in het Hoger
Onderwijs, 1935;
Stukken betreffende zijn bemoeienis met de begroting van het
departement van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen voor
1966;
Stukken betreffende adviezen inzake de herstructurering van het
Hoger Onderwijs;
"diversen ministerie Onderwijs & Wetenschappen";
"Grondslagen van het onderwijs".

21 Stukken betreffende zijn deelname in de studieclub voor
internationaal onderwijs van het N.U.F.F.I.C.
Stukken betreffende zijn deelname in de Commissie Vestiging
Technische Hogeschool benoorden het Noordzeekanaal.

22 Ontwikkelingshulp en internationaal onderwijs:
Stukken betreffende zijn commissariaat in de Land Development
and Reclamation Company;
Stukken betreffende zijn deelname in de werkgroep Vraag en
Aanbod;
Deskundigen van de nationale raad van advies inzake
hulpverlening aan minder ontwikkelde landen;
Stukken betreffende zijn deelname in de werkgroep status Instituut
voor Sociale Studies;
Diversen inzake internationaal Onderwijs;
Stukken betreffende de commissie Schermerhorn -Best (inzake het
Tinbergen-Instituut en de herstructurering van het N.U.F.F.I.C.)

23 Koninklijke Akademie van Wetenschappen Sectie Wetenschappen;
Commissie geologische wetenschap;
Notulen van de afdeling Natuurkunde;
Organisatie van het wetenschapsbeleid;
Reglementsherziening.

24 Nederlands Talen Instituut

C. STUKKEN BETREFFENDE GEODESIE EN LUCHTKARTERING

25 Stukken betreffende zijn hoogleraarschap aan de Technische Hogeschool in Delft:
Studie en examen-regeling;
Dossiers getiteld "Dieperink Kadaster, Oorlog, Schepers;
Redes gehouden voor studentenorganisatie en eerstejaars;
"Officiële correspondentie;
"Inlichtingen over personen".

26-29 Stukken betreffende het Internationale Trainingscentrum voor Luchtkartering I.T.C.

26 Statuten en reglementering

27 Vergaderstukken van curatoren

28 Vergaderstukken van de docentenraad

29 Diverse dossiers:

Bestuursnotulen;

Correspondentie Buitenland;

Personeel en materieel;

Oude problemen van mensen en organisatie;

Diversen;

Curatorenvergadering; stukken betreffende benoemingen.

30 Internationale organisaties inzake fotogrammetrie;
Internationale congressen voor fotogrammetrie;
Organisation Européenne d'Etudes Photogrammétriques Expérimentales;
International Society for Photogrammetry.

31 Nederlandse Vereniging voor Fotogrammetrie;
Staatscommissie-Tienstra: organisatie van landmeetkundige diensten in Nederland;
Sociaal-Economische Raad van de Verenigde Naties: coördinatie van de diverse landelijke landmeetkundige diensten (Schermerhorn werd gehoord als deskundige).

32 Artikelen;
Landmeten;
Fotogrammetrie;

Kartografie;
Luchtkartering;
Diversen.

33

Leerboek landmeetkunde;
Ingekomen artikelen over geodesie;
Publicaties van Schermerhorn in het buitenland;
Briefwisseling met Von Gruber, K. Lüdeman, W.F. Stoel en J.M.
Tienstra.

AANWINST 1980**34-35**

Stukken betreffende zijn voorzitterschap van de Commissie-generaal voor Nederlands Indië, 1946-1947

34

Diversen, bevat:

- (1) Notulen van bespreking van de commissie met de minister-president en de minister van Koloniën in Batavia, 7-23 mei, 1947;
- (2) idem, mei-augustus 1947;
- (3) Ingekomen nota's en bulletins van het hoofd van de;
- (4) Regeringsvoorlichtingsdienst in Nederlands-Indië, augustus-september 1947;
- (5) Telegramwisseling met diverse personen, juli-augustus 1947;
- (6) Notulen van "politieke besprekingen" met Indonesische delegaties, genummerd 1-8, 1946-1947;
- (7-8) Afschriften van ingekomen telegrammen van de minister van Koloniën, J. A. Jonkman, kenmerk C.G.I., september 1946 - augustus 1947;
- (7) nummers 1-112, september 1946 - maart 1947;
- (8) nummers 113-329, maart 1947 - juli 1947.

35

Diversen, bevat:

- (1) Briefwisseling met L.J.M. Beel, B. van Dam, W. Drees, M. van de Goes van Naters, J.A. Jonkman, E.N. van Kleffens, P. Lieftinck, J.H.A. Logemann, S.L. Mansholt, J. Meynen, H.J. van Mook, H.J. van Royen, I. Samkalden, P.J. Schmidt, M.A. Tellegen, K. Vorrink, H.J.W. Wierda en diversen. Hierin ook doorslagen en originelen van uitgaande brieven van P. Sanders.
- (2) Ingekomen, houdende aantekeningen over het verdrag inzake de Nederlandse Indonesische Unie en "Opmerkingen betreffende de Nederlandse verhouding tot Indonesië" van H. Th. Hoffman, 1950, 1957;
- (3) Ingekomen brief van M. Kohnstamm bij minister-president Schermerhorn inzake de algemene politieke constellatie van Nederland na de oorlog, 31 mei 1946;
- (4) Fotostaten van notulen van besprekingen met Engelse, Nederlandse en Indonesische delegaties, 1946.

AANWINST 1984**36**

Berekeningen, aantekeningen en statistieken, gebruikt voor colleges in de wiskunde en geodesie:

- (1) Aantekeningen voor wiskundecolleges, z.d.;
- (2) "Constanten van afstandsmaten, hoekmeting en diversen", 1920-1921;
- (3) "Theorie der kleinste vierkanten!" met gehectografeerde syllabi en metingen van instrumenten, 1918-1920;
- (4) "Metingen ter bepaling van de middelbare fout in de optische afstandmeting", 1928;
- (5) "Bepaling der nauwkeurigheid van de verdeeling van vier nauwkeurigheidswaterbakken van de firma Carl Zeiss te Jena", met bijlagen, 1921;
- (6) Beoordelingstabellen van studenten tijdens besprekingscolleges, 1927-1934.
1918-1934 en z.j.

AANWINST 1985

Stukken ontvangen van het I.T.C. te Enschede

37

- (1) Manuscript houdende "Opmerkingen naar aanleiding van de antwoorden op de enquête betreffende terreinopmetingen en waterpassingen bij de Rijkswaterstaat" door Schermerhorn. Delft, maart 1925, 1 deel;
- (2) Rapport van Schermerhorn als voorzitter van een door het ministerie van Financiën ingestelde commissie van onderzoek naar mogelijkheden tot samenwerking tussen particuliere landmeters en de Landmeetkundige Dienst. Gestencild. 11 april 1935, 1 band;
- (3) Nota "luchtkartering in Nederlandsch Oost-Indië", met samenvatting door Schermerhorn, september 1936, 1 band;
- (4-7) Stukken betreffende werkzaamheden van het Geodetisch Bureau W. Schermerhorn, 1927-1930, 4 omslagen:
 - (4) Dossier Waterpassing hoogwatersmerken in Limburg, 1926;
 - (5) Dossier Opmeting rivierkaart blad Berg (Holland), 1927;
 - (6) Dossier Waterpassing aan de IJssel, najaar 1928;
 - (7) Alfabetisch geordende correspondentie, 1927-1930;
- (8) Ingekomen reglementen met betrekking tot de werking van de Indonesische volksvertegenwoordiging, met geleiderapport van mr. A.J. Vleer. Gestencild. Bahasa en Nederlands, 10 februari 1950, 1 omslag.

AANWINST 1995**38**

Ingekomen brieven inzake het aftreden van prof. Ir. W. Schermerhorn als minister-president, 1946-1947.

1 omslag

AANWINST 2002

Afkomstig van ITC Enschede

39-45Onderscheidingen,
1933-1965

- 39** Ridder in de order van de Nederlandse Leeuw, 1933
- 40** Groot-officier in de Orde van Oranje-Nassau, 1946
- 41** Medal of Freedom, verleend door de Verenigde Staten, [z.d.]
- 42** Gedenkpenning "Va. Esposizione Internazionale di Fotogrammetria", 1938
Op de achterzijde een portret van Ignazio Porro (1801-1875).
- 43** Legpenning van de stad Gent, met bijlagen, 1946
- 44** The Brock Gold Medal Award, verleend door de International Society of Photogrammatry, 1960
- 45** Johann Joseph Ritter von Prechtel medaille, verleend door de Technische Hogeschool Wien, 1965

46-50Eredocoraten,
1946-1976

- 46** Rijksuniversiteit Gent, 1946
- 46A** Rijksuniversiteit Gent: sjerp, behorende bij het toegekende eredocoraat, 1946
Niet raadpleegbaar
- 47** Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, 1963
- 48** Polytechnico di Milano, 1964
- 49** Universiteit van Glasgow, 1965
- 50** Technische Hochschule Hannover, 1976

51-55Erelidmaatschappen,
1953-1969

- 51** Österreichische Gesellschaft für Photogrammetrie, 1953
- 52** Deutsche Gesellschaft für Photogrammetrie, 1960
- 53** Sociedade Brasileira de Cartografia, 1963
- 54** Deutsche Verein für Vermessungswesen, 1968
- 55** International Institute for Aerial Survey and Earth Sciences (ITC), 1969

56-59Reisverslagen,
1936-1950Deze verslagen zijn door het ICT in Word overgetypt en zijn in de digitale versie van deze inventaris opgenomen.

- 56** Dagboek van de 1e Nieuw-Guinea reis, 22 februari - 22 juni 1936, met bijlagen

22 FEBRUARI
8 uur. Start van Schiphol. Fijn dat er zo veel belangstellenden waren. Ik ben hen allen zeer erkentelijk dat zij mij en vooral mijn lieve vrouw en kinderen in het afscheid in een zekere fleurigheid

zoo verlicht hebben. Ik had nu heusch niet het gevoel voor 4 maanden naar Indië te vliegen. Van mijn vrouwtje erg dapper om, toen onze kleine jongen het te kwaad kreeg hem het vliegtuig van binnen te laten zien. Ik kan mij zelf zoowat indenken wat dit je gekost heeft kind! Maar het was toch onvergetelijk die lieve snuit van Bob! Groet alle menschen nog eens van mij. Is het een wonder, dat ik in mijn verhaal van zondag voor de microfoon zoo uitdrukkelijk wees op alles wat er op deze wereld aan goeds voor een mensch te beleven is? Ik weet wel, dat het ook veel kan vragen, dat deze periode één kan worden, op welke ik niet graag terugzie, maar dat wat ik nu gevoel is toch ook mijn deel. Ik weet mij gedragen door de gedachten, goede wenschen en ook door het gebed van velen, die ik in mijn zoo rijke leven heb mogen ontmoeten en tegenover wie ik misschien toch eigenlijk nooit zo veel heb betekend, en voor wie ik misschien alleen eens een enkele keer een gewoon mensch ben geweest, die even naar hen heeft geluisterd. Ook zulke momenten, met hoeveel smartelijks ook vermengd kunnen mij gelukkig maken, omdat men daarin de beste gevoelens in ons leven herkent en ervaart.

8.50 uur. Het is nu mooi weer. Wij klommen intusschen tot 2500 m en gaan nog geregeld naar boven. De wind schijnt beneden oostelijk te zijn aan de rook te zien. Het vliegtuig ligt volmaakt rustig in de lucht. Je voelt een lichte trilling als ik zoo met de blocnote op mijn knie schrijf. Kan ik in Holland nog niets zien door de wolken, nu is er meer zicht en ik zie de door de zon beschenen grond nu van 2700 m. Meer in de verte is er niet veel zicht. Wij moeten nu al boven het Belgische land zijn. Ik zie een flinke rivier; de Schelde? Nu is de wind beneden blijkbaar tegen. Links al heuvelland. Jammer, dat wij geen betere kaart hebben. Zojuist gevraagd. Misschien is er nog één over. Inderdaad. Nu gezien, dat wij net over Namen zijn gevlogen. Die rivier was dus de Maas. Is het niet Bob?

9.05 uur. Boven ons hangt nu ook nog een dicht wolkendek en de zon is weg. Voor uit ziet de lucht grauw en donker. Dat is jammer. Maar meer naar het oosten ziet de lucht beter. Eerst had ik nog een beetje een zwaar hoofd, maar op het oogenblik schikt dat al best en wen ik blijkbaar aan de hoogte. Het lijkt mij wel goed weer en zoo juist had ik een praatje met de mecano De Jong een gemoedelijk mensch die mij vertelde, dat wij er tot Marseille wel 4 uur over doen omdat wij straks in Frankrijk wind tegen krijgen. Maar de zon is er weer en de wolken zijn boven heel dun. De buitentemperatuur is 3? en de wind lijkt nu al tegen.

10 uur. Ik heb mijn ligstoel in orde gemaakt, zit nu zeldzaam behagelijk, ik heb eens van het kleine kamertje gebruik gemaakt. Wij zitten nu weer tusschen 2 wolkenlagen in en van de aarde is niet veel meer te zien. Het vliegtuig begint nu meer te bewegen maar veel heeft het nog niet om het lijf.

10.45 uur. Wij vliegen nu boven de Rhone en links in de verte zien wij de Alpen als een lichtende bergpartij tegen een donkere achtergrond. Dat is natuurlijk de sneeuw. Vrij snel naar het Zuiden ziet men de Alpen echter niet. Daar ziet de lucht weer vuil. Voor ons komt een smerig damp opzetten. Wij zijn gedaald en zitten nu op 2000 meter. Het zicht wordt links slecht. Volgens De Jong wordt het over 1/4 uur al weer beter. Het regent flink tegen ons in. Brugman heeft de ruitenwisser aangezet.

11.15 uur. Nu zitten wij midden in de mist dat wil zeggen wolken. Hij is op 1500 m geweest, nu weer op 1800 m. De regen loopt langs mijn ruitje. De luchttemperatuur schijnt hier dus wat hoger

te zijn want van sneeuw of ijs is niets te bekennen maar flinke regen en dito slingeren. Ik heb mijn schoenen uit en slippers aan, anders wordt de ligstoel smerig. Ik geloof dat de belichtingsmeter van de Leica vergeten is. Stuur die maar met de gewone mail. Als ik die terug op Java vindt is het vroeg genoeg.

11.20 uur. Van de V.P.R.O. snoep heb ik leukgenoten. Het is ook lekker om te slikken bij het rijzen en dalen. Het zicht is nog even beroerd. Nu weer niets. Af en toe een beetje door dewolken. Boven schijnt het wolkendek niet dik te zijn. Het wordt tenminste af en toe merkwaardig licht in de cabine. Over een half uurtje misschien in Marseille. Dus ik stop dit verhaal en zal trachten daar te posten.

11.40 uur. Nog altijd 1700 m dus zijn wij er blijkbaar voorloopig nog niet.

22 FEBRUARI 1936

15 uur Zoojuist Corsica gepasseerd op 1200 m. Nu staat er weer een heftige remous, zóó dat ik kwalijk mijn potlood op het papier kan houden. Hij mag van mij best wat klimmen om rustiger luchtlagen te zoeken. Vlak na Marseille waar wij om 13.45 uur gestart zijn was het ook zoo, maar toen boven zee was het veel beter.

Met blz. 1 en 2 heb ik geluk gehad: op Marseille landde ook de Nachtegaal op weg naar Amsterdam. Aan een Hollandse passagier heb ik toen met 10 cent de brief meegegeven. Ik hoop dat het goed afkomt. Zoo ja, dan is die er heel gauw. Wij waren 12.35 uur in Marseille: een betrekkelijk matig vliegveld. In een busje reden wij in 5 minuten naar een klein restaurant. Het dalen was mij niet zeer aangenaam, zóó dat ik na het stijgen onder veel remous lekker kan gaan liggen. Ik zal er nog wel wat aan moeten wennen. Het is ook een goede oefening voor het varen met de botter. Ik vrees alleen dat als moeder het vanmorgen naar Waalhaven ook zo gehad heeft, dat ze dan een slechte reis zal hebben gemaakt. Corsica is aan de Westkust als je zoo aan komt vliegen een onherbergzaam oord. Een woest bergland met kwalijk een groen plekje. Komt men er over aan de Oostkust dan ziet het er iets beter uit.

18.45 uur. Wij zijn in Rome vlot geland. Na een voorspoedige tocht voor het laatste gedeelte te hebben gehad. Rome maakt uit de lucht een meer dan trieste indruk. Een geelbruine steenmassa. Ook op de grootte keek ik eerst mis. Alleen een groot wit marmeren monument dat later voor Victor Emanuel II bleek te zijn, kon ik werkelijk aannemen dat ik in Rome was. Rome Littowa is een flink vliegveld. Er stond een mooie 4 motorige Italiaanse verkenmachine. Brucklacher kreeg nog spektakel, omdat hij een camera bij zich had en daar is Italië natuurlijk fel op. Er zat geen film in en dat redde de zaak toen ze zijn hele bagage hadden omgekeerd en niets vonden. Het is vanzelf onzin want voor werkelijke spionage is dit onderzoek lang niet afdoende.

Hier zijn wij onder dak in Hotel des Ambassadeurs. Een luxe geval van de kracht van Carlton maar groter en ouder. Wij hebben ons eerst nog wat door Rome laten rijden maar daar weet ik te weinig van om alle klassieke zaken om dat op de juiste waarde te kunnen schatten. Bovendien is "Rome in 2 uur" wel wat erg vliegstyl. Toen wij bij de St. Pieter kwamen met de enorme zuilengalerij brandde hier het licht al. Toch was dat ook wel een aardig effect en was het een imposant geheel. Rome is geheel een wereldstad met één eigenaardigheid namelijk dat geen auto toetert. Dat is wel rustig maar heeft bovendien enige voorzichtigheid op de

hoeken tengevolge, tenminste van onze chauffeur. Wat de dag van morgen brengen zal is nog onzeker. Het weer ziet er maar matig uit en de tweede bestuurder Eilders dacht dat er een kans was dat wij de depressie die wij vanmorgen met hagelbuien in Zuid Frankrijk hadden ons vannacht wel eens kon inhalen. Ook aan de piloten bespeurde ik wel, dat zij de tweede dag ook als de beroerdste beschouwen. De tweede piloot maakt de reis voor de derde keer sinds november, maar hij is de beide vorige keren in Athene blijven staan, omdat er 's middags slecht weer was boven de Middellandse Zee. Bovendien wordt in plaats van Mersa Matroe nu door de oorlog Solm aangedaan en liefst direct Athene Cairo gevlogen.

Er is vandaag al een deel pakketpost uitgezet, dat de Engelschen lijn met Brindisi meeneemt aangezien Burgman morgen per sé de volle last aan benzine kan laden voor de 1200 km. Rome Athene, waar op Bari praktisch geen tussenstations zijn zodat met slecht weer moet worden doorgewerkt of naar Rome teruggekeerd. Ik schrijf dit nu maar zoo, dan weet je achteraf wat er alzo gedacht wordt: als je deze brief krijgt is er al geen twijfel meer hoe wij zijn gekomen. Nu ga ik eten en dan naar bed, want ik ben toch wel moe.

23 FEBRUARI 1936

Greenwichtijd 6.40 uur. Wij draaien al weer. Het weerbericht in Rome was vanmorgen matig. Op de Oostkust van Italië ruw weer. Athene was nog niet binnen. Dus erg zeker was het bij de start nog niet. Prins, de marconist, zal echter zelf Athene oproepen. Wij gaan nu niet over de Appenijnen maar over Calabrië, en dan door de wreef van de voet van Italië waar het laag is.

Direct na de start in Rome om 6.20 uur was het fijn. Wij vlogen nu over Rome en toen een mooi stuk met aan de Oostkant het gezicht op de sneeuwbergen der Appenijnen en heel in de verte de 3500 m hoge Abruzzes, waar de zon op de witte sneeuw schijnt.

6.48 uur. Nu zitten wij boven een dicht wolkendek, waar alleen de bergen met hun sneeuwtoppen uitsteken. Een mooi gezicht.

Jammer, dat er boven ons ook nog hoge wolken hangen, want nu zijn de wolken niet door de zon bestraald. Wij zitten nu boven de zee en de wolken onder ons worden weer dunner. Het vliegtuig ligt rustig op 1.500 m hoogte.

7.25 uur. Prins heeft goede berichten. Het weer schijnt goed te zijn, dus wij zullen wel in één ruk doorgaan naar Athene zonder tussenlanding in Italië voor benzine. Om 7 uur precies waren wij boven de golf van Napels. Dat was een prachtig gezicht. Het was helder beneden zoodat Napels goed te zien was zoals het gebouwd is tegen de bergen. Rechts ervan rijst de Vesuvius op met zijn rookpluim. Misschien ook omdat ik het van de hoogte zag en omdat de wind van ons af was, maar de rook sloeg direct achter de krater naar het oosten van ons af, zoodat de indruk van de rookpluim niet zo overweldigend was als van het gehele landschap. De baai was echter prachtig.

7.50 uur. Wij vliegen nog eens langs de Westkust van Italië. Eilders stuurt en Brugman heeft de geldbonnen van de lires die wij gisteravond leenden in orde gemaakt. Met de bemanning ben ik al aardig vertrouwd. Met Prins had ik een gesprek dat op Plesman kwam. Hij zong een loflied op mijn directeur als misschien niet veel lieden te beurt valt "zonder hem vloog de KLM hier nu niet.

Dit alles is zijn persoonlijk werk. Wij zijn allemaal bang voor hem en toch ook weer niet. Hij vloekt je soms uit maar je mag terugvloeken enz". dat laatste is mijns insziens het geheim.

8 uur. De zon prikt door mijn raampje en voor het eerst voel ik iets van warmte en schuif de gordijntjes dicht. Het begin...

G.M.T. 8.10 uur. Wij vliegen nu sedert 8 uur over Calabrië op 2100 m. Dat is hoog genoeg want hier is het land laag. Bergland met hier en daar wat groen erop en naar het schijnt van boven veel mooie en vrij nieuwe wegen, die geweldig slingeren om de hoogteverschillen te overwinnen. Nu om 8.15 uur is het onder weer een wolkenzee, zoodat ik niet kan zien waar Italië ophoudt en waar de zee Taranto begint.

9.10 uur. Griekenland is in het zicht. De bewolking is nu net weer weg beneden ons en Brugman koerst nu naar de golf van Patras. Hij denkt lager te gaan om tusschen de hoge bergen door te kunnen over de golf van Korinthe.

Er zijn in Griekenland geen radiopeilingen meer die onze plaats aangeven en dan is het boven de wolken vliegen in een bergland gevaarlijk. Om door de wolken te vallen als men niet weet waar men is kan eigenlijk alleen boven zee. Inmiddels blijkt het zicht echter goed te zijn met heel weinig wolken beneden ons en wij blijven toch op 1800 m. Voor de scherp ingesneden kust liggen vele rotseilandjes van roodbruine kleur en dan wat witte wolkjes erdoor is het een heerlijk gezicht.

9.30 uur. Nog geregeld hetzelfde land; in de verte sneeuwbergen links en een typisch gekleurde bodem van de golf van Patras. Het weer wordt prachtig en het land is nu door de zon beschenen. Water dat groen tot diepblauw is. Nu doemen ook rechts hoge met sneeuw bedekte bergen op. Dat is met de machine toch eigenlijk het mooiste wat er te zien is. Dit is een prachtige tocht. Wij dalen nu tusschen de bergen en zijn nu op 1500 m. Nadat wij inmiddels weer op 2000 m zijn geweest. Hij wil zeker onder wolken gaan die ik vooruit zie hangen in een dikke bank. Het is een fantastische morgen!

9.52 uur. Over een kwartier à 20 minuten zijn wij in Athene vermoedelijk en zijn er dan binnen de aangegeven tijd. Dat is fijn. Het wordt nu wat heiiger en het zicht is minder, maar die wolkenbank van straks was maar een klein stukje. Nu dalen wij en zijn al op 600 m. Ik zal nu een adres schrijven om de brief in Athene weer kwijt te raken. Het is nu zoowat de tijd dat ik anders naar de kerk zou zijn gegaan om mijn verhaal af te steken over de VPRO. Nu land ik over een kwartier in Athene! Geen klein verschil. Op deze hoogte wordt de machine weer wild en schrijven is een toer. Dus tot blad 7. Dat zal echter wel wat later komen want het weer ziet er wel zo uit dat we zullen starten voor Cairo

11.30 uur. De vorige velletjes in Athene aan de agent van de KLM gegeven en morgen zal die brief wel met de KLM machine die er overnacht, naar Amsterdam gaan.

Toch wonderlijk gauw! De afstand Rome Athene, die in de oudheid 2 werelden scheidde doen wij nu op één morgen. Ontbijt in Rome en koffiedrinken in Athene. Wij zitten nu een half uur na de start uit Athene boven de staalblauwe Middellandse Zee. Links en rechts steken rotseilanden uit zee op, die door de zon beschenen worden en in geelbruine kleuren schitteren. Het is n.l. hier mooi weer. Wel zijn er windveren aan de lucht en is de kim in de nevel maar het is prachtig. Over het blauwe water glijdt klein en wat weinig scherp omljnd de schaduw van de machine, die zoo volmaakt stil ligt als een stoel in de kamer.

11.40 uur. Wij zitten nu al even op 1200 m en gaan regelrecht naar Cairo. Mersa Matrou is n.l. als militair veld gesloten en El Sollem ligt een heel stuk west en is ook een gat. Als de weerberichten goed zijn gaat de KLM nu bij voorkeur naar Cairo. Ook dat is een stuk van 1200 km evenals Rome Athene met de omweg over Calabrië. Vanmorgen hebben wij de wind gedeeltelijk mee gehad (langs Italië).

13.30 uur. Op 2000 m boven de Middellandse Zee met een flink windje in de rug. Een lekker zonnetje in de cabine en wat witte wolkjes boven de zee. Er is zooveel wind, dat de tegenliggende KLM machine in Cairo blijft staan vannacht. Die zou anders naar Sollem moeten omdat hij met de tegenwind geen benzine genoeg kan laden voor Athene in één stuk tegen de wind in.

De omweg over Sollem brengt hem daar pas in het donker en je kunt er niet overnachten. Nu dat kan wel aardig zijn met een hele KLM ploeg in hetzelfde hotel. O.a. Scholtmeyer, de vroegere piloot van de heer Corsten is erbij. Het lijkt mij hier prachtig voorjaarsweer met een mooi zonnetje en een flinke bries. De witte koppen staan op de zee. Zoo naar het Westen is het in de verte één wolkenzee van de mooiste soort, maar dichterbij naar beneden kijkend is het wolkendek lang niet dicht hoogstens voor 1/5 deel. Ik heb mij straks weer eens zitten amuseren met het Jubileumnummer van de VPRO. Dat is toch enig en geeft ook zoo goed de geest in het Bestuur weer. In zooverre is het ook nog een document, dat meer is dan een mop.

14.10 uur. Land in zicht! Over een paar minuten boven Apila en dan nog 20 min. dus tegen 3 uur Holl. tijd in Cairo. Een fraaie voorspoedige tocht. Het weer is toch maar alles!

24 FEBRUARI 1936

Gr. Tijd 6.30 uur. Om 8uur plaatselijke tijd gestart uit Cairo. En nu vliegen wij op 2100 m boven de woestijn met een wolkendek vol gaten onder ons en een staalblauwe hemel boven ons. Gisteren is al meegedeeld dat het vliegveld in Gaza onbruikbaar is dus wij gaan in één ruk door naar Bagdad. Om 6.35 uur passeren wij het Suez kanaal op het eenige daartoe geoorloofde punt El Kantara. Nu veranderen wij iets van koers en houden iets meer Zuidelijk. Toch houden wij gelukkig de route over Gaza en koersen over de Jordaan en de Dode Zee.

Wij naderen nu links de zee weer en de woestijn loopt door tot aan de zee. Toch staan hier midden in het zand bomen in kleine plukjes. Hier en daar lijken ze wel voor een deel ondergestoven. Nu over Cairo. Wij waren er mooi op tijd en hebben toen een taxi genomen die ons naar de pyramiden van Gisch heeft gereden. Dat was een hele tocht; eerst door de stad Cairo. Dat is een half Oostersche maar toch ook een stuk Europeesche stad. Men ziet er reusachtige flatwoningen verrijzen, die zeker niet minder zijn als bij ons worden gebouwd. Maar alles in het wit en crème, met loggia's i.p.v. balkons, om de zon van de eigenlijke ramen te houden. Daarnaast ziet men een stukje verder krotten zonder dak. Niets dan 4 muren met wat gaten erin en er bovenop een afdekking van blad en ruigte, takken enz. Voor de ventilatie lijkt mij dat wel best maar overigens...?

De Nijl heeft er een enorme breedte en er zeilden een aantal grote vracht of vissersschepen met een eigenaardig zeiltuig zooals ook wel op jachten te zien is.

De pyramiden zelf zijn enorme steenmassa's. Wij zijn er omheen gelopen toen het al bijna donker was en dan is het heelemaal een fantastisch gezicht. Ook blijken ze dan enorm stijl. Wij zijn er

niet meer in geweest. Daar is trouwens ook niets meer te zien, want alle schatten zitten in het Egyptisch museum in Cairo, dat echter al gesloten was. Het volk maakt een flinke indruk, voorzoover ik kan uitmaken wat het volk eigenlijk is. Want men ziet er alle kleuren van pikzwarte negers tot blanken toe. De kleding is overeenkomstig verschillend. De eigenlijke betere Egyptenaren lopen schijnbaar wel in een Europeesch kostuum met het bekende roode kalotje met zwarte kwast, zooals ook die snuiters bij ons dragen, die met kleedjes langs de straat venten. Mannen en vrouwen kan men gedeeltelijk slecht onderscheiden omdat een bepaald type mannen ook rokken dragen. Ook ziet men mannen in een lange witte of gestreepte of ook wel blauwe hemden, een soort nachthemden die tot beneden de knieën bijna op de grond reiken. 's Avonds zag ik er zoo met donkere wollen hemden. Eigenlijk wel een mooie statige dracht. Mijns inziens indrukwekkender dan een smoking! De houding van de mannen is opvallend zelfbewust, in het bijzonder van dat type. Of maken ook hier de kleren de man? Het zou mij echter niets verwonderen als het omgekeerde hier geldt. De vrouwen veel in het zwart, vooral de gegoeden (de rest in voddën!) en met een hoofddoek en een soort sluier. Ook dat heeft een zekere statigheid. Het hotel Heliopolis Palace is vlak bij het vliegveld. Een eerste klasse hotel dat eigendom schijnt te zijn van een schatrijke Belgische baron, waarover de bemanning niet veel goeds had te vertellen.

8.40 uur Ver voorbij Palestina op 3000 m boven de woestijn langs de pijpleiding van Bagdad naar de Middellandse Zee. Om kwart voor 8 waren wij boven Jeruzalem en wij hebben enorm geboft. Want juist was het wolkendek wat dunner. Op + 2000 meter maakte Brugman een toenbocht om de stad. De plaats waar de tempel heeft gestaan en waar nu een moskee staat, de klaagmuur om het oude gedeelte en ook Bethlehem waren prachtig te zien. De Jordaan en de Doode Zee, het was alles prachtig te zien en ik moet wel aannemen, dat dit overzicht over het gehele land eigenlijk indrukwekkender is als dat men tussen de huizen van later datum rondloopt. Nu ziet men op welk een klein stukje grond zich de voorgeschiedenis en de oudste geschiedenis van het Christendom heeft afgespeeld. En de tocht van de Joden naar Egypte maakten wij vanmorgen in omgekeerde richting maar in nog geen 2 uur. Is het een wonder dat er menschen zijn (en ook ik behoor daartoe) die in bewondering komen voor de mogelijkheden die de moderne techniek der mensch schenkt. Maar over een kwartier komen wij voorbij Rutba, waar de resten van de Uiver liggen! Dat niet alleen maakt een mensch bescheiden, maar ook dat de mensen toch eigenlijk dezelfde blijven in hun innerlijke wezen. Hier achter het Palestijnse land begint de gevaarlijkste woestijn, die nog de klassieke rovers herbergt zooals van duizenden jaren.

Bezit is voor hen een kwestie van macht! Maar is het dan bij ons anders? Ik denk nu maar weer eens aan het gevecht rondom Leerdam! Moderne rovers! Ja, want zoo is de mensch, zoo lang wij geen kans zien de wereld waarin hij leeft, zoo in te richten, dat zijn bezitshartstocht in den strijd om het bestaan tenminste niet zoo geprikkeld wordt als nu regel is. Wat dan voor kwaads van deze mensen die leven in deze barre hete woestenij? Wat kunnen wij beters van hen verwachten? De Engelschen trachten hen thans met vliegtuigen in toom te houden en beheerschen daarmee dit eindeloze gebied. Twee maal per week gaat er een reusachtige bus van Bagdad naar Damascus, gewapend met machinegeweer

met een militair escorte. Dan mag men ook per auto meerijden. Anders is de weg verboden omdat men zeker uitgeschud wordt en de woestijnpolitie er maar achteraan moet als er wat gebeurt.

Langs de weg met pijpleiding is om de + 30 mijl een noodlandingsplaats en die zijn allen genummerd.

9.11 uur. Wij hebben nu weer meer wolken en zijn op 3100 m en boven ons is een blauwe stralende lucht. In Bagdad schijnt het te regenen, maar voor dien tijd dat wij er aankomen is het misschien weer beter.

Wij zijn nu met 4 passagiers, Mr. Karl von Wegland de grootste nieuwsgager van de Amerikaanse Heart Press is er in Cairo uitgestapt. Daar is zeker ook weer wat loos.

10.30 uur. De wolken wat minder en nu weer geregeld zicht op de grond. Wij schijnen Bagdad te naderen, want ik zie in de woestijn een aantal groene plekken en ook een kronkelende rivier: de Euftrat. Wij zijn zeker met een half uurtje in Bagdad. Onder mij zie ik nu weer een dorp uit huizen van gebakken leem. De velden hebben een frissen groene kleur. Het zal hier nu wel beter zijn als in den zomer als alles verschroeid.

Er hangen hier hoge cumulus wolken tot boven onze hoogte van 3000 m. Of dat de oorzaak is, of de wind weet ik niet maar wij slingeren wat. Met het dalen zalhet nog wel erger worden, maar daar wen ik al aan. Door spanning in het hoofd te brengen als men op de neus blaast met dichtgeknepen neus vereffent men de druk en is het dalen op zich zelf ook minder beroerd. Het schijnt toch in hoofdzaak de luchtdruk te zijn die zoo hindert. Wij dalen al en komen direct in een pak dikke wolken. Ook dit is fantastisch: zo te jagen door flarden van wolken. Dan pas heb je idee van de enorme snelheid. Wij zijn nu al op 1000 m gedaald en wij gaan landen!

24 FEBRUARI 1936

6 uur plaatselijke tijd Bagdad. Nu zijn wij echt in het Oosten, maar als mij ooit iets tegengevallen is, dan is het deze stad. Of dit nu komt dat er zooveel tooverachtige sprookjes over in de wandeling zijn en de 1001 Nacht verhalen een idee van pracht geven, weet ik niet, maar alles is precies het omgekeerde.

Wij kwamen dus 2 uur plaatselijke tijd = 11uur Greenwich tijd aan. De luchthaven is ook al niet veel zaaks voor onze begrippen. Maar toch gaat dat wel en bovendien zijn ze nog een beetje aan het verbouwen en richt men er slaappleatsen in. Nu kon alleen de bemanning er overnachten en wij werden met zijn vieren gedirigeerd naar het Hotel River Front. Over de brug stopte in een straat het vehikel met manden zitplaatsen (wegens de zomerhitte). Direct om de auto heen een rumoer van smerige kerels, waar iemand die het nooit gezien heeft onmogelijk een idee van kan hebben. Plotseling verschijnt een jonge man in een grijs flanellen colbertje en die verzocht ons uit te stappen = Hotel River Front. Nu heb ik nogal enig vertrouwen in de KLM en dat redde mij op dat ogenblik, anders geloof ik dat ik, of naar de Kievit teruggekeerd was om daarin te slapen en te eten van wat vruchten en krentenbroodjes, of in zwijm was gevallen. Gelukkig zag ik door een nauw steegje aan het eind een vrij fatsoenlijke deur met de naam van het hotel. Dus er was nog een kans op rehabilitie van de KLM! Nu, dat kwam aardig goed af. Een heel eenvoudig ingericht geval maar toch een kamer met bad en eigen W.C.: vooral dat laatste mag hier m.i. wel. Stenen vloeren, kleine raampjes, en wat donker en een bed zonder lakens, die naar ik hoop nog verschijnen. Verder kerels met witte jasjes van een

twijfelachtige blankheid. Na wat wasschen naar beneden voor de lunch en dat was alles wel goed, alleen aan mijn servet zat iets dat erg op eigeel leek: dus heb ik het maar met rust gelaten. Na het eten maakte ik op het terras aan de rivier nog wat filmopnamen, en na een half uurtje kwam een auto met de tweede piloot en de radioman voor een rit door Bagdad. De heer Brugman, die er ook bij was, ging met de mecano wandelen in de stad (ook per auto). Nu heeft Bagdad volgens de bewuste jonge man uit het hotel 5 à 600.000 inwoners. De mededeling van den chauffeur, dat er maar 2 straten waren, verraste ons dus wel. Maar hij zal wel hebben bedoeld verharde straten. Nu daar zijn wij dan doorgereden en hetgeen daar aan menschen te zien is tart eenvoudig iedere beschrijving. Vuilheid en armoede zooals wij het nog nooit gezien hebben. Reeds in de auto vanuit het vliegveld zag ik menschen huizen in krotten van matten van het soort in welke ook vijgen worden verpakt. In krotten van leem zitten de menschen hier als de gewoonste zaak van de wereld. De helft loopt met de afschuwelijkste oogzichten en ook overigens geloof ik, dat men hier alle soorten van besmettelijke ziekten kan krijgen. Aan de straat heeft men geheel open winkeltjes van een onbeschrijfelijk soort. Onze chauffeur sprak zoo wat Engels en dat hielp ons bij het volgende avontuur. Wij zouden een moskee bekijken. Toen stopten wij voor zulk een inrichting waar ook al een deel vieze kerels rond scharrelden. Nu heeft zulk een geval een voorruimte en daar konden wij niet in. Toen morrelde onze chauffeur wat met een andere man en toen kwamen wij met hen in een hof waar een priester liep. Ook al een vreemd geval: een grijs puntbaardje en een oud bruin gestreept Europeesch pak aan en een vettig overhemd zonder boordje maar zijn boordeknoopje leek toch wel een diamant te bevatten. Hij was zeldzaam vriendelijk: uit de tuin kwam een tuinman aansnellen, die ons direct ieder een bloem aanbood, zoodat ik verder flaneerde met een grote geranium in het knoopsgat van mijn regenjas. Toen werden wij meegenomen naar boven op een galerij waar een aantal kamers (hokjes) uitkwamen en daar kwamen wij in de kamer van de oude heer. Er zaten nog een paar oude mannen in lange jassen, die opstonden en iets prevelden toen het gezelschap binnenstapte. Direct er achter kwam een bediende met een schotel met glaasjes thee met suiker. "Als wij dysenterie krijgen, krijgen wij het tenminste allemaal" bromde de Heer Prins, die de thee ook maar een matige grap vond. Maar het smaakje viel wel mee, en voor de bacillen is het geen beste tijd van het jaar dacht de heer Prins. Toen zouden wij naar beneden de trap af en daar kwam op de galerij voor de trap de bediende met nog weer hapjes. Dat hebben wij moeten afpoeieren. De chauffeur speelde telkens voor tolk. Toen in de moskee. Maar dat gaat niet zonder voor de deur de schoenen uit te trekken. Onder het lage deurtje door naar binnen! Ook dat was niets: een vierkante ruimte met een paar groen gepleisterde muren en wanden die gedeeltelijk betegeld waren. Alleen op de vloer lag het vol met mooie tapijten: dat schijnt hier de enige pracht te zijn. Wat lofuitingen aan de oude heer en toen snel af. Ik heb van de typen zoo hier en daar wat gefilmd en ik ben benieuwd of er van dit geval wat toonbaars komt. Daarna naar een andere buurt en dat was bepaald verschrikkelijk: zoveel smerige menschen in hollen en hokken bij elkaar. Aan het einde van die vieze straat was weer een moskee en of het waar is weet ik niet, maar ik heb wel eens de indruk, hoe

armer de mensen, hoe mooier de kerk. Hier klopte dat zeker. Men kon er zoo inkijken en zag dan alles mozaik en glas, hetgeen in de vorige geheel ontbrak.

Ir. Brucklacher stapte uit de auto en maakt heel onverstoord een paar foto's maar het publiek werd zoo, dat het maar beter was, dat wij ten snelste verdwenen. Een kerel nam al een zeer dreigende houding aan. Dus namen wij snel de benen. Van de politie geen spoor en wie hier alleen als vreemdelingen naar toe gaat komt er m.i. waarschijnlijk nooit vandaan als hij iets doet dat de heren niet aanstaat. Het schijnt dat er 2 soorten Moslims zijn waarvan dit het kwaadaardige soort was. Toen zijn wij ook verder nog rondgereden, maar overal hetzelfde volkomen troosteloze beeld. Er schijnt ook een nieuw deel te zijn, maar veel is dat niet. Wel een groot Engelsch governmentsgebouw en een paleis van de koning van Iraq maar de rest is ook niet veel. Wat een verschil met Cairo! Daar kan een Europeaan wonen, maar hier nauwelijks! Misschien heeft de regen die later ging vallen mijn indruk versterkt maar het lijkt mij een voordeel van de bootreis, dat je een dergelijke kennismaking met menselijk leven wordt gespaard. Dit is ook verruiming van blik! Zeker, maar heel geschikt om je menscheids idealen af te leren en je te doen inzien dat een begrip als "mensheid" toch eigenlijk niet te hanteren is en dat je er zeker geen enkele praktische gevolgtrekking uit moogt maken. Dus toch een ras theorie? Misschien voor een heel klein deel, maar voor een groot deel ook van omstandigheden. Of zijn dit alles degeneres van vroegere culturen? Het is een vreemde gewaarwording, die ik zoo nog niet kan verwerken. Ik wist wel dat er ook in ons land verschil in cultuurstaat is; maar met een boerenwerkmans voet ik mij nog verwant. Maar wat met deze menschen. Wat doe je in zo'n land met een radio omroep? Daar zijn de vragen over de "moeilijkheid van de VPRO" nog maar kinderspel bij!

Of worden die eenvoudig opgelost door alleen voor een heel kleine groep te zenden? Toch is er zoo iets want ik zag dwars over de straat een reclame van Philips radio. En ik dacht aan de uitspraak dat Eindhoven niet rusten zal voor de laatste Hottentot een radio heeft. Hier lijkt mij dat toch zeer gewenscht kan het alleen maar goeds uitwerken! Maar de strijd lijkt en is misschien wel hopeloos in een land als dit.

Wij hebben juist gegeten met onze 2 Engelsche medepassagiers en nu is het inmiddels 9 1/2 plaatselijke tijd, dus thuis + 7 uur 's avonds. (De post wordt gehaald dus stop ik).

25 FEBRUARI 1936

5.20 uur plaatselijke tijd. Gisteravond kwam er bericht van het vliegveld, dat wij pas om 6 uur starten in plaats van om 3 uur zoals eerst de bedoeling van Brugman was. Er is dus of een matig weerbericht, of door de regen van gisteren is het veld zoo week dat hij niet wil starten in het donker.

8.50 uur plaatselijke tijd = 5.05 uur Gr. tijd. Eindelijk gestart. Mijn veronderstelling bleek juist te zijn: het late vertrek was om het slechte veld. Maar deze voorzichtigheid van Brugman kostte hem nog 2 uur. Juist om 6 uur tegen zonsopgang kwam er n.l. een dikke mist opzetten die lang hangen bleef. Bovendien kwam er toen nog een machine van de Imperial Airways die wilde landen. Dat lukte echter in het geheel niet. Hij bleef wel drie kwartier boven het veld cirkelen, dan zag je hem weer eens door de mist schieten en dan was hij weer weg. Nu hebben de menschen in Bagdad wel radio om de plaats aan te geven en te antwoorden maar niet om

een landingsrichting aan te geven. Het was een tobberij en een zeer zenuwachtig gedoe. Gelukkig had hij benzine genoeg en is toen naar een militair station vertrokken, dat 100 km verderop ligt. Daar landde hij dan en komt later terug om 5 passagiers op te halen. Eén ervan scheen een soort Armeense bisschop te zijn met gevolg, die naar Alexandrie moest. Toen deze Engelse machine veilig uit de buurt was en alle kerels met hun brandende benzineblikken (signalen voor de Engelsman) weg waren, zijn wij om kwart voor 8 gestart, dus bijna 4 uur later dan de dienstregeling aangeeft. Dus vannacht om 12 uur in Jodhpur met 2 nachtlandingen of in Djask blijven. Het laatste zal Brugman wel doen. Op het ogenblik vliegen we boven de Tigris die een kleur heeft, welke volkomen gelijk is aan die van het zand d.w.z. vuilbruin. Links rijzen de enorme sneeuwbergen van Kurdistan op uit het wolkendek.

8.55 uur Gr. tijd = 12.15 uur tijd in Bushin. Het is mooi weer, en een windje achter op 3200 m hoogte. Wij zijn in Bushin geland, dat op een punt in zee ligt. Het was mooi helder en zonnig voorjaarsweer en de zon deed mij goed, even uit de machine. Er is benzine geladen en de douane heeft + 1/2 uur gebruikt om de passen over te schrijven. De tweede piloot heeft pogingen gedaan om die Perzische heer, die stotterde uit te leggen wat het beroep "innen decorator" eigenlijk is. Na enig tobben schijnt het dus toch gelukt te zijn op bevredigende wijze uit te leggen wat onze Engelse mede passagier voor de kost doet. Zij hebben ons tenminste laten gaan, maar ik ben er nog maar matig zeker van of de knaap het ook door heeft.

9.17 uur Gr. tijd. Wij zitten nu op 3700 m. Dus nogal hoog. Dat kan ik aan mij ademhaling al vrij behoorlijk ontdekken. Je haalt dieper adem en als je dat nalaat krijg je af en toe het gevoel dat je geen lucht krijgt.

6.35 uur pl. tijd van Djash. Wij zijn hier om 2.45 uur vanmiddag en blijven hier omdat het weerbericht verder slecht is. Er schijnt in de richting Karachi veel onweer te zijn en dat riskeert Brugman liever niet. Nu vind ik dat een grote verdienste! In de eerste plaats wegens de voorzichtigheid en in de tweede plaats om het avontuur. De KLM heeft hier een bungalow laten zetten met een aantal slaapkamers. Wij zien hier uit op de oceaan aan de overkant in de verte kunnen wij de punt van Arabië zien waar wij vanmiddag over gevlogen.

De zon ging onder in heel veel kleuren, de bergen zijn violet en het water diep blauw groen. Zaterdag nog in Amsterdam en nu dinsdagavond onder het geruis van de Indische oceaan aan het strand van Djash. De eenige Europeanen zijn de heer en mevrouw Ottens van de KLM, die deze aardige bungalow beheeren. Hij is agent en hotelexploitant, bakker, kok, enz Deze mensen wonen in dit barre oord al 2 1/2 jaar. Regen valt er het hele jaar niet. Toch is de vochtigheid van de lucht 97% in de zomer, zoo dat je kleren kletsnat worden bij een temperatuur van 105° en geen boom die schaduw geeft. Het is een gebeurtenis dat er logeergasten zijn; dat is in geen 4 maanden gebeurd. Steeds kan men doorvliegen (waaruit m.i. volgt dat ik een fijne voorzichtige piloot heb). Mevrouw Ottens zag dan helemaal niemand, omdat men dan de lunch op het vliegveld gebruikte.

WOENSDAG 26 FEBRUARI 1936

5.25 uur pl. tijd. Heerlijk geslapen in de bungalow en ik droomde juist van een discussie met Frans Tosch toen ik gewekt werd door de Perzische bediende Ali van de Heer Ottens, die er uitziet als

een admiraal met zijn witte KLM pet op. Ook dit is weer een avontuur geweest om nooit te vergeten. Gisteravond langs het strand gelopen en toen een goed Hollands diner en daarna lui onder de veranda in de zeewind. Het was grandioos! Veel verhalen! Deze man kan hier met de KLM om zich heen nauwelijks anders worden dan een nationalist. Het werk op een of ander klein Hollands station verachtte hij eigenlijk.

26 FEBRUARI 1936

5u15 Gr.tijd. Om 6 u pl.tijd = 2u10 Gr.tijd zijn wij gestart uit Djash en ik begrijp nu waarom Brugman gister in Dash gestopt is. Wij vliegen nu al eenige tijd rondom buien en heel slecht weer en zitten op ca. 120 km. van Karachi een stuk uit onze koers boven de oceaan omdat dichter naar het land een reuzenbui waait. Telkens komen wij er een beetje in en dan slingert onze goede Kieviet heen en weer dat er van schrijven geen sprake is. Gelukkig overkomt ons dit op de 4e dag zodat ik met het vliegen op zichzelf en met de captain wat meer vertrouwd ben. Met zulk een gerol blijkt maar weer eens hoe gevaarlijk de nachtvliegerij toch nog altijd is, als de radio absoluut onvoldoende is zooals in deze streek. Dan vlieg je er in donker zo regelrecht in en dan is de hel los. Nu ziet Brugman wat er loos is en nu zie ik links van de machine een pikzwarte lucht en rechts van ons ziet het niet beter. Wij zitten al een hele tijd vlak boven zee. Nu gaan wij er door op Karachi af...

27 FEBRUARI 1936

24 uur later en weer boven de Indus delta op weg naar Karachi, waar wij nog niet geweest zijn. In de krant staat misschien dat de Kieviet vertraging heeft en door slecht weer gedwongen is elders te landen. Maar ik zal de afgelopen uren in mijn leven niet gauw vergeten. Mr. Pannell, de innendecorator, een prachtig type van een goede Engelsche gentleman met al het laconieke ervan zei gistermiddag: I believe that we have looked into the face of the death. (ik geloof dat wij de dood in het aangezicht gezien hebben). En dezelfde avond stonden de 2 Engelschen en ik als gasten van de engelschen gouverneur met de kinderen van een Moharadja rondom een vleugel, om welke zijn mooie jonge vrouw Engelsche liedjes te zingen. Is een mensch dan zo'n dobbelaar of avonturier dat hij dat zonder meer meemaken kan? Ik weet het niet maar mij heeft dit alles toch niet volkomen koud gelaten. Eén ding heeft het mij ook gegeven, n.l. reusachtige bewondering voor het personeel op de Indië route. Laat de KLM er toch over denken, dat dit alles nog geen gewone baantjes zijn. Hiervoor heb je kerels van ijzer nodig en dat zijn ze! Dat met dit werk een marconist f.187,50 per maand verdient buiten zijn vlieggeld, dat dan misschien f.150, per reis is, zoodat zulk een man per jaar het inkomen heeft van f.3.500, dat is van een gewoon ambtenaartje, is iets wat er bij mij, na gister, niet best meer in gaat. Wat jammer, dat gister de Raad van Bestuur er niet in zat: dat zou voor het KLM personeel toch wel een loonsverlaging uitsparen! En Brugman is een man om in een lijstje te zetten. Trouwens, ook mijn andere mensen die het vak kennen zeiden eenparig dat ze bewondering voor hem hadden gekregen! Raar, dat ik nu niet eerst vertel wat er gebeurd is, maar ik had behoefte om eerst deze indruk neer te schrijven. Nou, dat ik gister afgebroken was en Eilders zei, dat hij dacht dat wij er toch doorgingen werd het al erger. Aan de rand van de bui zijn wij toen een klein uur blijven cirkelen en telkens als wij er dichtbij kwamen vloog de hele machine op en neer, zóó, dat de koffers op

de grond stonden. Van doorkomen was geen sprake. Wij maakten één schuiver van een hoogte van 250 m. tot op 50 meter boven de zee, zooals later op de barograaf kon worden afgelezen. Karachi zelf, dat op misschien 60 à 100 k.m. van ons af was seinde zelf goed weer te hebben. Nu op den terugreis is dat gebleken onzin te zijn. Wij waren maar 10 km. van het vliegveld af en daar was het ook beestenweer, en is het dat van 11 uur gebleven. Toen het onmogelijk was en zonder de zekerheid om gekraakt te worden door te komen, besloot de heer Brugman om te gaan naar Navanagger op 300 km. ten zuiden van Karachi. Daar was het weer beter. Men seinde wel uit Karachi dat er ook nog een ander veld was in Buhj in de staat Kutah maar dat was een nieuw veld dat nog niet op de kaart stond. In Navanaggar aangekomen bleek het veld niet te vinden. Hetgeen op onze kaart stond aangegeven was niet van tekens voorzien en ook erg klein. Bovendien was het in het midden opgebroken en er liep vee op. Wel een half uur heeft Brugman geprobeerd te landen, tenmiste voor mijn gevoel. Eén keer heeft hij geprobeerd en er stijf over de grond gevlogen met wielen en remkleppen uit maar van dichtbij bleek het zoo slecht en vol kuilen te zitten dat er geen sprake van landen kon zijn zonder de zaak te kraken. Dus vol gas en toch Buhj zoeken. Op de kaart was de plaats aangegeven en de kans om dit veld te vinden bestond in hoofdzaak, als de radio van Karachi ons de ligging van dit veld zou kunnen beduiden. Op een kaart 1:1000 000 had Brugman gezien dat het aan een spoorlijn lag, die hij in de buurt moest kruisen en dan volgen. Dat deed hij en de radio gaf de ligging t.o.v. de stad Bhuj en van een kasteel of fort. Op een bepaald moment na ca. een half uur verscheen er een goed gemarkeerd vliegveld en de hele zaak blij als een kind, want wij hadden met dat al nog voor 20 min. benzine! Na 6,5 uur vliegen stonden we behouden aan de grond. Niet gauw zal ik dat moment van vreugde en aandoening vergeten! Wij waren er net uit toen kwam er al een auto het vliegveld op racen. Er in zaten een heer en een dame met inlandsche chauffeur. Zij boden direct aan de passagiers maar mee te nemen. Van weggkomen was op dien dag geen sprake meer. Daarvoor moesten wij eerst benzine zien te krijgen en dat zou wel niet zoo gemakkelijk gaan. Wij dus met de heer en mevrouw Janson Smith mee en de bemanning bleef op het veld.

Wij kwamen in een prachtig huis, (bungalow noemen de Engelsen zo'n mooi landhuis nog). Een lunch en alle comfort werden ons deel en de menschen waren allervriendelijkst.

Voor de bemanning was het nog een taaie middag. Er kwamen nog heel veel menschen en de heer Eilders heeft één en ander vertoond. Verder moest er getelegrafeerd worden langs de draad, want onze radio, waaraan wij zeer zeker het behoud van de zaak en misschien ons leven dankten doet het op de grond alleen in geval van nood! Het telegram schijnt echter pas de volgende dag in Karachi te zijn gekomen, een paar uur voor wij er landden. Karachi heeft daarom 's avonds nog aan de KLM gevraagd of zij bericht van ons hadden, omdat zij niets wisten. Den Haag zal dus ook nog wel even geknepen hebben. Nu, dat lijkt mij heel gezond voor het grondpersoneel, maar ik ben toch benieuwd wat zij in het ochtendblad hebben gezet en wat zij naar huis hebben doorgegeven. Want een machine, die ergens in de Pensjab zoek is, is nog niet direct terecht. 's Avonds een goed en gezellig diner, liedjes rondom de piano en gezelligheid. Wat een ervaring!

Geslapen hebben we in de Dak Bungalow, een soort hotel van de inlandsche staat, een goed eenvoudig ding, waar alles in orde was!

De goede benzine, die van de Burma Shell en ter beschikking van de Royal Air Force en niet van ons. Daarover was al getelegrafeerd, maar nog zonder succes. 's Morgens kwam echter de kroonprins, de zoon van de afwezige Marahaja en die heeft dat voor ons gearrangeerd. Onder grote toeloop van de bevolking en van onze gastvrije vrienden zijn wij om ca. 1.30 uur plaatselijke tijd gestart naar Karachi. Eerst hadden wij 's morgens nog het paleis van de Maharaja gezien, een gebouw van ca. 100 jaar, gebouwd door een Italiaan. Er naast het oude paleis, dat veel meer Indisch was en nu gebruikt werd door een minister van buitenlandsche zaken: een grote zaal met matrassen langs de kant, en lage lessenaars, waaraan klerken kunnen zitten te schrijven. Merkwaardig was wel de zaal waarin alle Marahaja's worden gebracht om te sterven op een praalbed. Daar lagen zwaard en schild met paarlen en diamanten en er omheen een verzameling van de meest uiteenlopende geschenken en dingen. Mooi en ook prullaria. Ook deze ruimte mag alleen met ontschoeide voeten betreden worden. Zo was dit avontuur weer voorbij!

28 FEBRUARI 1936

2u.25 Gr. tijd. Op 4600 m. boven de wolken op weg van Jodphur naar Allahabad, waar ik deze brief meegeef voor de terugvliegende machine. De dag is gisteren verder mooi gegaan. Na een voorspoedige landing en start in en uit Karachi vlogen wij tusschen de wolken door naar Jodphur. Daar kwamen wij even voor zonsondergang en daar zijn wij gebleven omdat het weerbericht matig was. Het schijnt dat het weer in Engelsch Indië veel slechter is dan normaal in dezen tijd. Toen wij bij Karachi aan het vechten waren is het in Allahabad zoo erg geweest dat de boel in elkaar is gewaaid en er dooden zijn gevallen! Geen wonder dat wij dus in Jodhpur bleven. En gelukkig, want dat is een prachtige Oostersche stad. De Maharaja schijnt onmetelijk rijk te zijn. Hij heeft een pracht vliegveld met hotel laten zetten en aan een reuzenpaleis wordt al 8 jaar gebouwd. Maar het mooiste is, dat het heele volk een volmaakt andere indruk maakt als in Baghdat. Hier is een duidelijke welvaart onder beide lagen van de bevolking.

1 MAART 1936

3u.20 Gr.tijd = 10u.50 van Medan. Op weg van Alor Setar naar Medan onderstralende zon en een flinke hitte, waarvan men echter in de lucht geen last heeft op 1500 m. Vanmorgen om kwart voor 4 opgestaan en om 6.20 gestart. In Bangkok wordt men dan met een speciale motortrein naar het vliegveld vervoerd gedurende ca. 1 uur. Het is wel jammer, dat ik van Bangkok zelf niets gezien heb, wat van betekenis is. Het had nog wel gekund, zoo half in het donker, maar met het oog op de cholera heb ik er de voorkeur aan gegeven niet door vieze buurten gereden te worden en bleef ik in het hotel. Alles ging vanmorgen goed, alleen de Siamezen treuzelden wat met de administatie en juist bij het aanbreken van de dag waren wij los. Het gevlogen stuk was heel mooi. Een gedeelte was weer verzonken heuvelland, zoodat er een menigte trappen, die nog boven water uitsteken, schilderachtige eilandjes vormen. Dicht bij Alor Setar was een mooie lagunen kust.

Wij zitten nu boven de Straat van Malakka. Helemaal helder is het niet. Voor een wolkenloze atmosfeer schijnt het hier op de route niet de goede tijd van het jaar te zijn. Een typische bleke horizon met witte banken en als men op 4000 m. vliegt zoals gisteren dan heeft men een dikke laag paarse damp onder zich die aan de horizon een scherpe begrenzing heeft. In heete zomerdagen kan men bij ons ook wel zoo iets hebben.

2 MAART 1936

0u.50 Gr.tijd. Wij cirkelen voor Palembang waar het beestachtig regent. Wij zitten in de staart van de bui en het ziet er uit of het met emmers uit de lucht valt. Het klaart echter al op en wij zullen dus wel gaan landen.

Gisterenmiddag zijn wij in Singapore gebleven. Dat trof ik wel. Wij hadden van Medan af al een mooie tocht gehad. Toen wij boven Deli kwamen uit Alor Setar trof ons direct de grote intensiteit waarmee dat stuk van Sumatra gecultiveerd is. Alles prachtige tuinen van tabak en rubber met mooie huizen, goede wegen enz. Nu zijn niet al onze kolonien zo, want op het ogenblik vliegen wij bijv. op 100 m. hoogte boven de toppen van de bomen.

1u.20 Gr.tijd. Alles is oerwoud. (Wij zijn juist uit Palembang gestart). Dit is wel een troosteloos land. Nu geen zand of steen doch een bomenwoesternij. Maar Delhi is prachtig en Medan is een mooie plaats. Leuke landhuizen; een goed hotel (de Boer). Ook is Indie een gastvrij land. Dat ontdekte ik al bij de eerste ontmoeting. Op het vliegveld stond Ir. H. Meijer, die hier bij de Deli spoor werkt. In zijn auto reden wij naar het hotel voor de lunch en hij inviteerde mij voor de terugreis om dan bij hem te komen logeeren en mij dan wat van de omtrek te laten zien. Het zal er dus niet aan mankeeren, dat ik die maand na Nw. Guinea niet zal kunnen doorbrengen. Want in Singapore bij de Heslinga's hetzelfde verzoek. De lunch in Medan duurde wat lang en daarom kwamen wij maar tot Singapore. Direct op het vliegveld belde ik de Heslinga's op en kreeg Annie. Ruime verbazing natuurlijk! Om 6 uur liet zij mij met de auto halen en naar de Golf club brengen. Het was jammer, dat Jaap niet thuis was. Eerst hebben we daar even gezeten, maar zijn toen naar hun huis gegaan.

Een eerste bezoek aan een tropenhuis. Een mooi huis van Shell, geheel gemeubeld, hoorend bij de baan van Jaap; zelfs met de bedienden, die, getuige het diner dat volgde, hun vak beter verstaan dan de meerderheid van onze keukenprinsessen. Het was heel plezierig. Later kwam er een andere Hollandse dame op bezoek. Om een uur of kwart voor 10 bracht Annie mij met de auto naar het hotel en ging zij met die andere dame nog een beetje uit. Ik ging echter liever naar bed om in Batavia fris aan te komen. Vannacht heb ik voor het eerst onder de klamboe en zonder zelfs maar een laken aan een stuk door geslapen, zodat ik vanmorgen niet merkte dat ik om 4.45 uur, een kwartier te laat, gewekt werd. Wij naderen nu het einde van de reis, die eenvoudig onbeschrijfelijk is geweest. Ik ben een ervaring rijker, die voor mij van groote waarde is en die ik niet gauw zal vergeten. Over het avontuur van Bhuj heeft de KLM in de krant gelogen dat het een lust is en m.i. kan ze niet anders om der wille van nieuwe passagiers. Maar als je het eenmaal meegemaakt hebt, dan is de afschrikkende werking ervan veel minder als dat een ander dit uit mijn reisverhaal kan ondergaan. Ik heb ook gezien, wat deze mensen kunnen en als je dan iemand hebt als Brugman, die geen waaghals is en die niet door stunts probeert den verloren tijd in te halen, dan kom je wel 3 dagen te laat, zooals nu, maar je

hebt een prachtige reis gehad. Ik zie mij dan ook nog niet met de boot teruggaan, hoewel het in juni op de tusschenstations overal dan wel gloeiend heet is. Daar zie ik het meest tegenop, en dan een nacht in Baghdad! Enfin, wij zullen nog wel zien, maar als ik straks na 3 maanden voor de keus sta in 1 of 3 weken thuis te zijn, dan zal het heus wel op terugvliegen uitdraaien. Java is nu in zicht. Wij vliegen weer heel laag onder een dicht wolkendek. Dan is het tenminste niet zoo heet in Batavia. Nu, dat is het laatste uit het vliegtuig.

Wij vliegen laag over de eilandenrij in Straat Soendra en dat is een mooi gezicht. Het water is inktzwart door de barre lucht erboven en rondom die eilandjes zijn groote geel groene vlekken van algen. Hoe velen zullen hier in de loop van 3 eeuwen gevaren hebben, het onbekende land tegemoet met zware en lichte harten, maar meer met zware waarschijnlijk? Is het fantastisch voorrecht, dien Indischen bodem te mogen betreden op de wijze, die mij nu ten deel valt?

3 MAART 1936

18.15

Engelse Kerkweg nr.1 p/a Prof. Dr. J. Boerema.

Mijn eerste dag in Batavia zit er op. De ontvangst gisterenmorgen was erg leuk. Op het vliegveld waren vanzelf de heren van de KNILM, die mij in alles erg behulpzaam zijn, maar daarnaast ook Prof. Boerema, de heer Poldervaart van de Topografische Dienst, de inspecteur van het kadaster en een landmeter. Het was heel prettig. Vooral Boerema, die ik kende van het congres van Stockholm, was voor mij een erg prettige verrassing. Hij nodigde mij uit bij hem te logeren en dat heb ik natuurlijk direct met 2 handen aangenomen en ik heb het hier buitengewoon. Ook hij heeft als directeur van het Magnetisch Meteorologisch Instituut een ambtswoning als wij. Ook dit is een heel groot Indisch huis, ruimer erf dan gewoon in de stad en dezelfde voordelen van een ambtswoning. Kinderen zijn er niet en hij is nu al 23 jaar in Indië en kent het land dus wel. Ik was er om ca. 12 uur. Om 2 uur gegeten, veel gepraat en om 4 uur een tijdje geslapen. Om 5 uur onder de douche en schoon goed aan. Want warm is het wel en transpireren ook niet zuinig. Maar ik heb er toch geen erge last van in betekenende mate. Voor het eten ben ik nog naar de kleermaker gegaan om nog wat dingen, o.a. 6 linnen pakken (Voor de rest van mijn leven heb ik nu dus zomerpakjes).

Na het bad op de voorgalerij een kopje thee en de krant. Na het eten in de woonwijk van Batavia en dat is heusch prachtig. Alle huizen verlicht en de mensen zitten erbij als bij ons op een zomeravond. De huizen niet dicht en alles ziet er aardig uit.

Indisch Holland is nog niet zoo kwaad! Om half elf naar bed en geslapen tot 6 uur. Je hebt hier wel enorme slaap.

Vanmorgen ben ik naar Bandung geweest met KNILM. Dat is maar een tocht van 20 minuten, maar het was heusch prachtig. Wat is Java mooi en wat ziet alles er verzorgd uit: één grote tuin! Tot lagen de bergen op is de grond gebruikt. In Bandung word ik afgehaald door de collega's Vreedenburg en Bylaard en heb daar de TH gezien: een keurig geheel en men krijgt de indruk, dat daar door bekwame mensen hard gewerkt wordt. Wel krijg ik het gevoel dat zij lijden aan de gedachte toch in een uithoek van de wetenschappelijke wereld te zitten. Het is de vraag of dit juist is. Daarna heb ik mijn opwachting gemaakt bij de legercommandant, generaal Boerstra, die mij ook vroeg later nog eens terug te komen. Nu, dat zal ik zeker doen. Bandung is prachtig om te zitten

en ik heb een invitatie van Vreedenburg om bij hem te logeeren. Ik krijg het gevoel, dat ik heusch wel mijn maand na Nw. Guinea zal kunnen gebruiken, niet alleen voor plezier, maar ook voor studie. Want reeds bij mijn ontvangst door het Kadaster werd mij aangeboden om met het kadaster kennis te maken. Vanmorgen bood generaal Boerstra mij hetzelfde aan ten opzichte van de Topografische dienst. Natuurlijk zal ik daar graag gebruik van maken en ik stel mij voor er heel wat van te kunnen opsteken. Vanavond ga ik met de heer en mevrouw Boerstra naar Hotel des Indes, waar een feestavond is ter gelegenheid van het vertrek van de Marnix van St. Aldegonde, die morgen afvaart naar Holland. Het is wel leuk dat morgen ook eens te gaan zien met de fam Boerstra. Want ik vermoed toch wel dat mijn terugreis wel per KLM zal gebeuren, want mijn programma is zeer goed beladen. Maar het is toch onbeschrijfelijk fijn. Het is voor thuis natuurlijk een beetje leeg nu ik zoo lang weg ben, maar laten zij dan allen uit mijn verhalen putten dat mij door deze reis iets is gegeven dat door mij kwalijk genoeg kan worden gewaardeerd. Ik ben hier nog maar een paar dagen en heb dus helemaal geen oordeel en gefundeerd kan dat in deze tijd nooit worden, omdat ik duidelijk besef, dat ik zoo als gast hier en daar alleen maar met de zonzijde kennis kan maken. Men is hier te midden van gastvrije mensen in een dynamisch, open en misschien ook wat aan de buitenkant levend volksdeel van onze stam en voelt zich daar prettig. Hier in dit gastvrije huis is dat tenminste in hoge mate het geval. Je bent er echt op je gemak in huis en gaat maar stil je gang. Het is wel lastig dat de inlanders wereld in het geheel geen Hollandsch verstaat, zoodat je met iedere taxichauffeur zit te schutten, maar misschien dat ik daar ook nog wat van leeren kan. Morgen zal ik mijn filmcamera toch weer eens meenemen en de eerste film afdraaien. Deze dikke brief gaat morgen met de goede Kieviet, die morgen weer naar Holland gaat. Vanmorgen in Bandung sprak ik de bemanning nog: echt leuk, zulk een week samen en misschien vooral zo'n kwade dag bindt toch wel. Bij Marie Ditmans ben ik nog niet geweest, ook bij Prof. Schepers niet. Ik hoop daar morgen nog tijd voor te hebben.

5 MAART 1936

ca.8 uur. Op reis naar Babo wordt dit voorlopig mijn laatste reisverhaal. Het is heel vreemd dat ik in Batavia p/a de KNILM in het geheel geen brief gekregen heb. Daar moet dus iets mee aan de hand zijn. Nu in het vliegtuig bedenk ik mij, dat het wel eens kon zijn, dat zij aan Hotel des Indes geadresseerd zijn, maar dat is toch niet zo waarschijnlijk, maar vervelend is het wel want nu hoor ik van thuis in geen weken een letter.

Gisternog eerst bezoek aan de heer Hoekstra vertegenwoordiger voor BPM. Voor een sextant zal worden gezorgd. Ook de verhouding met de Topografische Dienst besproken. Hij meende dat er van misverstanden aan beide zijden sprake was. Wat echter het misverstand van Den Haag was is mij niet gebleken uit dit gesprek. Ook behandeld de houding van de heer Kint, die ook naar de mening van de heer Hoekstra beïnvloed is van Indië uit, vermoedelijk door kolonel Kuiper. De eigenlijke moeilijkheden zijn echter juist met hulp van de permanente karteringscommissie overwonnen. Volgens den heer Hoekstra is alles in orde en werken alle heren van harte mee. Dat zal wel in orde zijn gekomen dank zij de invloed van de BPM. Dat bevestigde de heer Hoekstra. Daarom zijn alle instrumenten (nu een 2e set voor astronomische plaatsbepaling) ook op naam van de BPM

geleend. De heer Hoekstra kende ook de brief die Schepers mij hierover geschreven had in het begin. Ik geef echter graag toe dat het onjuist is mij hierover geprikkeld te voelen. Is de "big power", de macht van zulk een reuzenlichaan, die bovendien onpersoonlijk is, niet veel groter dan de mogelijkheden van den enkeling, die juist op het meest wispelturige, n.l. het meest persoonlijke, d.i. wat goede wil en persoonlijke harmonie moet speculeren. Dat heb ik van deze affaire zeker geleerd, en het is wel gezond ook want het maakt een mensch weer eens wat bescheidener. Voor de heeren van de BPM, die door de onpersoonlijke macht van hun organisatie alles gedaan krijgen schuilt een particulier echter een gevaar in.

Het is geen wonder, dat diverse dezer heeren zich ook persoonlijk min of meer als koningen gaan voelen en die indruk ook naar buiten maken! Ook over Lt. Valk een paar woorden gewisseld en iets van onze indruk meegedeeld. De heer Hoekstra bleek hem ook niet zoo zwaar te taxeren en merkte op, dat zij hem bij het Sumatra werk zo stijf in toom hadden, dat er voor gekheden geen ruimte was. Na het bezoek aan den heer Hoekstra zag ik met den heer en mevrouw Boerstra het vertrek van de Marnix van St. Aldegonde. Dat was een reusachtige drukte, 1e omdat het een volle boot is en 2e omdat de vlootvoogd admiraal v. Dulm afscheid nam van Indie. Het was een reusachtige drukte aan boord en reusachtig warm. Maar toch wel leuk om dat ook eens meegemaakt te hebben. Ik ontmoette er Ir. Haas en zijn vrouw, met wie ik een afspraak voor de tijd na Babo maakte. De vorige avond was ik met mijn gast familie in Hotel des Indes en daar werd ik aangesproken door Ankie van Drooge en haar man. Zij had juist die dag over haar moeder erg slecht bericht gehad, zo, dat zij zich had verwonderd, nog geen telegram te hebben gehad. Het jaar in de tropen kun je haar ook goed aanzien. Door dit uitgaan en laat naar bed had ik gistermiddag en avond een vrij vervelende hoofdpijn en heb daarom geen gevolg gegeven aan mijn voornemen om Schepers te bezoeken. Wel heb ik op de Marnix kolonel Dersjont, de chef van de Top. Dienst, ontmoet en ook met hem een afspraak gemaakt. Het zal goed zijn niet langer op Babo te blijven dan noodig is, want terugkomend op Java heb ik een groot programma af te werken. Gistermiddag van 5 7 op het kantoor van de KNILM de zaken

afgehandeld met de heer de Bruyn, een zeer prettige man die vlot met alles geholpen heeft. Ook met hem heb ik een praatje gemaakt over de algemene Nieuw Guinea politiek, aantrekken van vreemdelingen enz. Hij vertelde mij, reeds vroeger de R.v.St. zijn ongunstige opinie over Valk te hebben meegedeeld.

Wij naderen nu Surabaya. Vanmorgen om 6.30 nam ik afscheid van mijn gastfamilie en ik heb moeten beloven, weer terug te komen. Het is er reusachtig prettig en heel rustig en een vrijwel Hollandse keuken. Ik zal van deze prettige en hartelijke uitnodiging graag gebruik maken. Je weet alleen niet, wat je allemaal terug moet doen!

De tocht boven Java is ook prachtig. Rechts rijzen de enorme kegels van de vulkanen en wij vliegen over de vruchtbare en groene sawah gebied van de laagvlakte van Noord Java. De rivieren zijn geel van het vruchtbaar makende slib, dat men op de sawahs brengt. Nauwelijks een vierkante meter is ongebruikt en het geheel maakt een verzorgde indruk.

De reis maak ik nu in een F 12, maar ik zeg: leve de Douglas. Hier zit je weer met watten in je ooren en het is een reuzenkabaal, dat zeer vermoeiend is. Ik zou hierin niet graag de reis Amsterdam Batavia hebben gemaakt.

Nu, mijn volgende brief zal wel van de boot komen misschien uit Makassar.

Allen veel goeds!

6 MAART 1936

8.10 aan dek van de K.P.M. boot. Jhr. van der Weyk.

Wij zijn na de landing in Soerabaya nog even op het vliegveld gebleven en zagen ons pilootje de heer Schot met onze Fokker F12 starten naar Bali met een aantal toeristen. Het was nu werkelijk heel warm op het veld, want het had 's morgens geregend en nu scheen de zon zoo uit een half bedekte lucht. Toen met een taxi naar het Oranjehotel. Soerabaya kan ik nu natuurlijk niet beoordelen, want ik heb er maar een paar tochtjes gemaakt. Ook hier weer breede straten met landhuisbouw, die kennelijk uit de laatste jaren is. Die laatste 15 jaar moeten aan Indië ontzettend veel ten goede veranderd hebben en vooral het Europeesche karakter van de steden sterk naar voren hebben gebracht. Als ik mij nu al die nieuwe huizen en geasfalteerde breede wegen eens weg denk, dan wordt het beeld plotseling volkomen anders en veel minder is er dan aanwezig, dat onze kolonien zoo gunstig doet afsteken bij de Engelsche gebieden. In het centrum van Soerabaya vond ik de boel minder imposant dan in Batavia. Dat komt natuurlijk omdat hier een aantal regeringsgebouwen ontbreken en die zijn het juist die het centrum van Batavia een zekere bekoring geven. Ook overigens schijnt er tusschen beide steden een zekere tegenstelling te bestaan, die voortvloeit uit het feit, dat Batavia een stad is, waarvan het karakter voor een goed deel door ambtenaren bepaald wordt, terwijl in Soerabaya de koopman en de planter overheerschen. Ik zal er nu natuurlijk niet te veel van zeggen want ik zal bij mijn terugreis nog gelegenheid hebben tot nadere kennismaking en dan kom ik misschien tot een enigszins ander oordeel. Nu vond ik de vergelijking echter al te duidelijk is het voordeel van Batavia. In het Oranje Hotel trof ik weer mensen. In de eerste plaats was de vrouw van mijn neef Piet Honing er en die kreeg mij in de gaten. Ik had haar misschien het laatst gezien als heel jong meisje, zoodat ik mij niet gegeneerd voelde, dat ik haar niet herkende. Zij wisten, dat ik in Indië was, want ik had al een uitnoodiging van hem gekregen bij het verlaten van het vliegtuig in Batavia om bij hun te komen logeren. Nu trof het erg gezellig en wij hebben verder een gezellige middag samen gehad. Piet kwam later van een vergadering, en toen hebben wij samen gegeten en zij deden ons uitgeleide naar de boot. Aan de lunch zag ik in de eetzaal nog een studiegenoot met zijn vrouw: Ir. W. Brand, die bij de spoorwegen is. Verder Ir. W.G. Lingbeek, directeur van de Chamettefabriek in Geldermalsen. Gek, dat je hier iemand tegenkomt die ook op een zakenreis in Indië is, terwijl ik de man in Holland in geen tijden tegen het lijf gelopen was. Dat wijst erop dat ons Nederland wel kleiner is dan Indie, doch dat de wereld in welke de Hollanders hier in Indië leven eigenlijk nog veel kleiner is. Je vindt ze in elke plaats in die paar eersterangs hotels en in andere komen zij eigenlijk niet. Is zo iemand dus op reis of met zijn vrouw eens uit in de grote stad, dan kun je er vrijwel zeker van zijn, dat je deze menschen rondom etenstijd in deze hotels kunt vinden.

Gisteren om 5 uur zijn wij met de boot afgevaren. Vlak voor die tijd werden nog een aantal gestrafte inlanders, z.g. kettinggangers, aan boord gebracht. Eerst vond ik dat een akelig gezicht, telkens een rijtje van een man of acht waren door een ketting, die met een boei om een pols is verbonden aan elkaar vast gemaakt. Om te maken dat van snel ontvluchten helemaal geen sprake kan zijn, is ergens in het midden aan de ketting ook nog een zeer zwaar pak opgehangen. Ik zag dat later toen zij aan boord kwamen, want toen kon zulk een stel samen net dat pak dragen. Toch maakte het geheel bij nadere studie niet zulk een tragische indruk. Het stel was behoorlijk gekleed en zag er netjes en zindelijk uit. Op een gegeven oogenblik stak de hele club een sigaret op en maakte kennelijk grappen onder elkaar. Het schijnt publiek te zijn, dat de meest verschillende misdrijven heeft gepleegd. Piet Honing maakte echter m.i. wel plausibele opmerking, dat dit toch het publiek is, dat het nauwste met Westerse hygiëne in aanraking komt. Zij leren van alles en ook hun tanden poetsen met behoorlijk water enz. De bewaking bestond geheel uit inlandse soldaten. Dat maakt op een Hollander in het begin een beetje een vreemde indruk, want de gedachte rijst al gauw bij je, of die inlandse soldaten als landslui geen gemene zaak maken met de veroordeelden. Het schijnt echter nagenoeg nooit het geval te zijn. Die lieden zijn ook weer een soort

aristocratie, die zich in het geheel niet op één lijn gesteld willen zien met de rest van hun volksgenoten.

Ik heb hier aan boord een heel prettige hut en geheel voor mij alleen. Er zijn boven op het hoogste dek een aantal hutten en daarvan heb ik er één gekregen. Dit is lekker lichtig en ook wel rustig. Het is jammer, dat ik in Makassar op een andere boot moet; in de eerste plaats, omdat het hier mooi en goed is en in de tweede plaats, omdat je dan weer met die bagage moet gaan vechten. Het is langzamerhand een reusachtige hoeveelheid geworden en het is in het geheel geen luxe, dat de KNILM in Batavia nog een kamferkist voor mij koopt. Ik heb nu voor de rest van mijn leven linnen pakken. Met het zeilen op de botter komt dat best van pas.

Mijn goede horloge heb ik in Batavia gelaten en hier in Sorabaya een goed nikkelen horloge gekocht. Eigenlijk had ik het vergeten, maar in plaats van opsturen en het daarbij behorende risico heb ik nu voor 10 gulden een ander gekocht, vooral omdat het schijnt, dat een horloge er reusachtig van heeft te lijden en dan vind ik het zonde, als ik later ongeveer hetzelfde bedrag moet geven om mijn eigen nieuwe klokje weer in orde te krijgen.

Op het oogenblik is het slecht weer. Het waait hard en de lucht is zwart. Ik kan niet ontkennen, dat het weer je op zo'n boot belangrijk minder interesseert dan in het vliegtuig. Het water schijnt hier ook niet gauw erg wild te worden, tenminste in de heele schuit zit nauwelijks eenige beweging. Aan de windzijde is het hele schip met zeilen dicht gemaakt en ik ben met mijn machine verhuisd naar de luwe zijde. Toch is het een merkwaardig gevoel, dat het nu ondanks deze lucht, regen en wind toch nog warm blijft. Er zij echter toegegeven, dat het in het geheel niet hinderlijk warm is en het zweet je, ondanks het typen, niet aan alle kanten uitbreekt, wat gisteravond in mijn hut wel het geval was. Misschien kwam het echter ook, omdat dat mijn eerste pogingen waren om te typen op mijn nieuwe machine, die mij overigens best bevalt.

Ik heb straks eenigen tijd pauze gehouden in het typen en een praatje gehouden met een medepassagier, die inspecteur in algemeenen dienst van de douane is. Deze man is op zijn 47ste jaar naar Indie gegaan en via de Hollandsche chefs van de belastingen, de heren Postma en Sinnighe Damsté kwamen wij te praten over het Kadaster in Indië. Hij deelde mij toen mede, dat het hier lang niet in orde is en dat de regeering aan een zekere Mr. Harting een onderzoek heeft opgedragen naar de gestes van de leiding van het dienstvak. Deze mededeeling zal vooral Jan Tienstra wel interesseren en ik zal hem straks hierover nog een afzonderlijk briefje schrijven. Wie weet, of ik daarover bij mijn terugreis in Batavia niet nog het één en ander kan doen. Als ik de Directeur van Financieën bezoek mocht hij er eens over beginnen en dan zou het mij genoeg doen voor de zaak als ik nog een klein steentje zou kunnen bijdragen tot verheldering van de zaken. Mijn belangstelling wordt natuurlijk gemotiveerd door mijn aandeel in de landmetersopleiding. Ook in dit gesprek weer een bewijs, hoe klein de Europesche wereld in Indië eigenlijk is! En nog altijd storm en regen! Ik heb een tijdje gelezen in één van mijn studieboeken en ben nu met de machine naar mijn hut verhuisd, waar het in het geheel niet heet meer is. Om half een wordt er hier gegeten en dat vind ik in het geheel geen strop, want ik heb heus al weer honger. Dat komt zeker van de zeelucht. Ik snoep als voedsel maar van mijn VPRO pepermuntjes. De betreffende vruchtenbonbons zijn door de bemanning van het vliegtuig tot de laatste toe verslonden toen zij na de noodlanding in Bhuj op het hete vliegveld stonden met niet al te veel drinkwater meer en ik bij die Engelse familie was. De VPRO bestuursleden kunnen er dus gerust op zijn, dat hun snoep buitengewoon goed besteed is en dat ik het door niemand met zooveel genoeg zag opeten als op dat ogenblik door dit stel menschen.

Nu ik nog eens denk over het geval, nu het nu al eenige dagen achter mij ligt moet ik toch weer lachen om het mooie smoesje, dat door de K.L.M. in de krant is gezet. In een Indisch blad vonden wij dat de Kievit wegens vroeg invallende duisternis en veel tegenwind een tussenlanding had gedaan op een noodlandingsterrein nabij Karachi. Nu, wij hebben allen maar eens geglimlacht, maar de radioman Prins, die geen blad voor zijn mond neemt zei direct: Wat heb ik gezegd? Zoo liegen ze altijd, want als ze telkens in de krant schrijven, hoe het gaat dan schrikken ze de passagiers af". Nou, dat lijkt mij heel begrijpelijk en ook wel te verdedigen, maar erger is, dat er bij het publiek en ook bij het bestuur van de K.L.M. en bij de regeeringsinstanties, die de posities van het personeel beoordeelen een stemming in dit opzicht ontstaat, die volkomen fout is. Als je het als passagier eenmaal meegemaakt hebt, dan ben je er niet zoo benauwd meer voor omdat je dan werkelijk enigzins een oordeel kunt vellen.

8 MAART 1936

10.35 uur. Aan boord van het SS/Baud. Ruim een half uur geleden zijn wij uit Makassar vertrokken. Het is een leuke gewaarwording nu te varen op het schip, waarvan ik in de Nieuw Guinea correspondentie als zoo veel had gehoord. Ik ben vanmorgen aan boord begonnen uit te zoeken, wanneer ik weer met dit vehikel van Babo terug kan. Dat is toch wel een prettig gevoel, want Indië moge een mooi land zijn, er zal wel iets waar zijn van de opmerking die ik dezer dagen hoorde, dat dit in hoofdzaak voor de toeristen geldt. Het zal het best uitkomen, wanneer ik rond 5

weken op Babo blijf en er 19 april weer vertrek. Aan één kant komt dat echter slecht uit. De heer de Koningh heeft met de levering van de coordinatograaf zoo getreuzeld, dat deze pas op 20 april in Sorong kan aankomen en dan komt deze hoogstens 24 april in Babo. Ik kan ook 29 april uit Sorong over een andere route van de K.P.M. en moet dan met een eigen vliegtuig van Babo naar Sorong gebracht worden. Er is aan 29 april voor de zaak dus nog een voordeel maar bovendien is er uit toeristenoogpunt nog een voordeel aan, omdat ik dan andere havens aandoe, waaronder bijvoorbeeld het mooie eiland Ternate is. Ik zal dan ongeveer 10 mei op Java terug zijn en dat is ook nog vroeg genoeg.

Ik vertrouw intusschen de zaak op Babo zo snel mogelijk voor elkaar te kunnen krijgen, want met de volgende boot van Babo ben ik pas eind mei of begin juni op Java terug. Toch staat het nu zo langzamerhand wel vast, dat ik zoo eenigszins mogelijk zeker met de K.L.M. terug ga. Op zulk een min of meer schommellende boot is vervelend en van meerderen hoor je, dat het op den duur beestachtig taai kan worden. Voor vele verlofgangers schijnt de grote luxe aan boord enige bekoring te hebben, maar daar heb ik langzamerhand ruim mijn deel van, zoodat ook dat voor mij geen aantrekkingskracht meer heeft. Daar staat dan tegenover de zeer grote trekkracht die er tegen dien tijd zeker van de eigen huiselijke kring zal uitgaan, zoodat ik zeker niet later dan de afgesproken tijd in Holland terug zal willen zijn. Ook al heb ik daarvoor de tijd vrij dan gebruik ik die 14 dagen extra liever om hier op Java en Sumatra bij kennissen te loogeren en wat van het land te zien dan om op die boot rond te hangen. Bovendien is het dan zomer en kan het onderweg op die booten blijkbaar ook snikheet worden. Om dan in 6 dagen thuis te zijn lijkt mij eenvoudig een zaligheid!

Daar betrap ik mijzelf er op, dat ik, nog bezig aan de heenreis, en nog een volle week ervan vewijderd, al bezig ben te piekeren over de terugreis! Bevalt het mij dan niet? Och, uitstekend, maar het bloed kruipt nou eenmaal waar het in dit geval toch altijd het beste gaan kan! Dat wordt natuurlijk nog versterkt door het feit, dat ik nu de zekerheid zal hebben, zeker in geen 3 weken iets van huis te horen, terwijl, wanneer er geen brief aan boord is, die ik direkt in Babo van de post krijg, het minstens een volle maand wordt! Dat dit onder de omstandigheden, onder welke ik Holland verliet dubbel ellendig is, is wel duidelijk en daarom pieker je er zo bij buien wat extra over!

Van Makassar zelf heb ik niet veel gezien. Toen wij er gisteren aankwamen dreigde de regen al en begon direct en het regent op het oogenblik nog pijpestelen. Gistermorgen na aankomst zijn we naar het Grand Hotel verhuisd.

Het eerste waar mijn oog op viel was een portret van mijn vriend Mussert, geknipt uit een krant, zeker uit Volk en Vaderland, waarbij hij zijn meest sombere en theatrale gezicht trekt, zodat het niet erg veel meer op het goedmoedige mannetje, genaamd Mussert, meer geleek. Toen ik dus een opmerking maakte en vroeg waar de baas, hij bleek het later zelf te zijn, dat smerige portret vandaan had, vroeg de man mij, of ik ook N.S.B. er was. Ik heb hem toen een antwoord gegeven, dat aan duidelijkheid niets te wenschen overliet. Maar overigens bleek het Grand Hotel wel goed te zijn. Het is eigenlijk een beetje merkwaardig, dat een vrij kleine plaats als Makassar zulk een groot en goed hotel kan hebben. Later bleek mij, dat er nogal wat Europeanen waren, die in zulk een hotel wonen voor vrij langen tijd. Dit zijn meest

beambten van groote im en exportfirma's en maar heel weinig ambtenaren. De stad is bijna uitsluitend haven en handelsstad. Hoe het met de welstand eigenlijk staat kom je niet gemakkelijk achter. Alleen weet ik, dat er een reusachtige mooie sociëteit is, die van alles arrangeert en waar de Europeanen lid van zijn, als zijnde dit het grote centrum. Daar vindt men op een avond als gisteravond weer de heele blanke bevolking die daar tot laat in den nacht dansen. Dansen doet Indië niet weinig, ondanks de warmte. Het begint dan laat in den avond, zoo tusschen 10 en 11 uur en het is niets bijzonders als dat om 3 uur eindigt. Is dat dan op zaterdag, dan is het niet zoo erg, maar ook in de week schijnen er liefhebbers voor dit nachtbraken te zijn, die dan 's morgens toch weer vroeg beginnen. Dan zeggen de menschen dat je in Indië eerder verslijt, wat een wonder!

14.15 uur. Het eten is achter de rug en dat geschiedt op dit soort kleinere boten met de kapitein, de eerste stuurman en de eerste machinist aan één tafel. Van de 8 passagiers zijn er 6 voor Babo bestemd en de zevende is ook van de petroleum. Wat brengt zulk een onderneming toch een enorm verkeer en een levensmogelijkheid voor duizenden. Dat ziet men hier nog duidelijker dan in Holland.

11 MAART 1936

Na het middageten. Het is al woensdag en wij varen nu tusschen Ambon en Saparoea, waar wij zeer binnenkort vanmiddag aankomen en vanwaar er post naar Java gaat. Ik moet dus nu mijn verhaal voortzetten. Het leven aan boord gaat wel, behalve gisteren. Toen kwam er een harde wind en veel deining met het gevolg, dat ik enige aanvechting tot zeeziekte kreeg. Ik kon het bezweren door niet te veel te eten en in mijn kooi gedeeltelijk te lezen en gedeeltelijk te slapen en zo tegen 5 uur bedaarde het alweer. Aan boord worden ook 3 chronometers voor Babo vervoerd in de hut van de stuurman, want men heeft een tweede installatie voor astronomische plaatsbepaling besteld bij de Topografische Dienst. Nu ben ik gisteravond bezig geweest met de marconist om deze tijdmeten te vergelijken met draadloze seinen van Nauen en Moscou. Dat was dus mijn eerste technische werk voor de expeditie, dat echter evenveel waarde had voor mijzelf omdat ik dan eenig inzicht in de betreffende mogelijkheden heb.

Het leven aan boord van zulk een oud schip is echter vreemd voor onze begrippen. De eerste klasse is achter, de tweede klasse voor op het schip en in het midden, dus rondom de brug en de officiershutten zit de derde klasse. De Europeanen reizen hoofdzakelijk in de eerste klassen en een enkele in de tweede. Daarin zitten toch meer goeie inlanders en Chinezen. Aan boord van Makassar naar Ambon waren heele indlandsche families van soldaten, klerken enz., die met verlof naar Ambon gingen. Het eiland Ambon heeft n.l. een overwegend Christelijke bevolking, die ook aardig goed ontwikkeld is en levert sedert onheugelijke tijden dat type menschen voor het Bestuur. Ze zien er niet kwaad uit en er zijn heel wat pientere gezichten bij. Voor het zware werk schijnen ze echter niet veel te voelen: er zit n.l. in deze menschen een vrij sterk ontwikkeld standsgevoel, waarover ik, naar ik meen, al eens eerder heb geschreven. Deze menschen waren aan boord met hun hele inventaris in de derde klasse. Dat wil zeggen, ze krijgen ergens een hoekje op het dek, dat door hen zelf als het ware in vakjes wordt ingedeeld en dat zij bezaaien met hun rommel. Dan staan er manden met eenden en kippen aan dek, welker aantal echter met het voortschrijden van de reis

vermindert, omdat die als fourage voor het schip dienen. Dit hele zaakje verspreidt en afschuwelijke stank, waaraan je eerst nog schijnt te moeten wennen. Voral gisteravond, toen de zeeziekte nog een beetje nawerkte en ik naar de radiohut moest voor het vergelijken van de tijdmeters was mij dit een ware marteling en verlangde ik erg naar de eau de cologne, die in mijn hutkoffer zit, die op weg is naar Babo. Ik zoek dan ook nauwkeurig de windkant van het schip uit om van achteren naar de brug te komen!

Beneden dit dek zitten de tusschendekspassagiers! Dat is zoo mogelijk nog erger, hoewel de stank er zeker niet erger is. Daar reizen op dit soort schepen, die in het oosten van de Archipel allerlei kleine plaatsen aandoen, een groot aantal reizende kooplieden. Als zulk een schip ergens op een ree verschijnt, dan is het tegelijk een soort markt. De inboorlingen komen dan aan boord en koopen van alles en nog wat. Als men dat zo aanziet, dan is dat een wondere wereld. Boven op hun kisten en bagage hebben de kooplieden zich zelf geïnstalleerd en zitten daar of slapen. Ook opiumpijpen kan men er bewonderen en er zijn ook heel wat reizende Chinezen onder, die zich aan dit kwaad overgeven. Op het tusschendek staat ook het slachtvee, dat gedurende de reis wordt opgepeuzeld en dat aan boord geslacht schijnt te worden. Vanmorgen zag ik bij de schoorsteen tenminste een strak gespannen koeienhuid, die in die richting wees. Naar mijn schatting een zestal, echter niet zeer zware koeien reizen voor dit doel mee.

Direkt daarvoor is de gevangenis. Of het dezelfde kettinggangers waren, die ik in Soerabaya aan boord heb zien komen weet ik niet, maar vanmorgen in Ambon is dat stel van boord gegaan. Ze lagen daar op de luiken van het ruim voor de brug met vrij behoorlijke ruimte en zeker niet slechter dan vele derde klas passagiers. Alleen: op de 4 hoeken van hun woonruimte staat een soldaat met de bajonet op het geladen geweer. Dat is voor onze begrippen geen aardig gezicht, maar men moet niet vergeten, dat hier nog rare knapen onder huizen.

In Makassar hoorde ik van de heer van Deinse o.a. dat daar gemiddeld per dag in de buurt van en vooral in de haven 3 moorden gepleegd worden. De Makassarers zijn een opvliegend slag volk en als die boos worden zoo onder elkaar, dan komt het mes er gauw aan te pas. Dat zij echter dwangarbeid als straf krijgen, schijnt door hen niet als zoo onrechtvaardig te worden beoordeeld. Denkt men zich nu door dit alles heen nog een heele massa lading aan kisten en allerlei rommel, dan kan men zich eenigermate een begrip vormen van de ontzettende rommel aan boord van één van de oude K.P.M. boten, die de kleine havens in het oosten van de Archipel bevaren. Och, het geheel heeft eigenlijk wel een gezellige roezemoezerige drukte, als die verduivelde stank er maar niet was, door welke niet alleen je maag, maar ook je hart en de heele kraam naar je keel schijnt te kruipen! Vermoedelijk zal ik echter op de terugreis al een beter schip hebben, omdat dit de laatste reis van de Baud schijnt te zijn naar Nieuw Guinea. Er schijnt nu nog een erger uithoekje te zijn voor een paar reizen en dan heeft deze boot na 34 jaar dienst zijn plicht gedaan. De stemming is echter aan boord van zulk een scheepje lang niet slecht en er zit een eigenaardige bekoring in het zoo op en neer trekken met de officieren. Op een dergelijk schip kun je ook weer eens op de brug komen, als je tenminste de moed hebt om de stank te trotseren!

Vanmorgen met daglicht kwamen wij in de baai van Ambon en om 6 uur was ik in mijn kamerjas aan dek. Prettig, dat je hier in Indië dan altijd wakker gemaakt wordt met een lekker kop sterke koffie. Ik vind dat een gewoonte, die Fien maar van de zwarte bediendes moet overnemen! De baai is heel mooi en ik heb in Ambon daarom geprobeerd nog wat te filmen en te fotograferen. De tweede helft van de eerste film heeft in hoofdzaak o Ambom betrekking en van de Leica opnamen van de eerste film van 8 tot 25. De baai is aan beide kanten door groene heuvels ingesloten, het schijnt vroeger een gebied van specerijentuinen te zijn geweest. Dat is echter voor een groot gedeelte te gronde gegaan. Zeer merkwaardig zijn de zeeschepen, die hier als vrachtaarders worden gebruikt. Het is het type, waarmee 3 eeuwen geleden de Oost Indische Compagnie hier is gekomen. Alleen het zeiltuig is verouderd. Er staan geen ra zeilen meer op maar gewone gaffeltuigen en een boegspriet met 3 fokken. De hoge achtersteven

met de z.g. spiegel hebben zij met een enkele wijziging in beginsel geheel vastgehouden. Ik fotografeerde ze eenige malen en ik hoop erg, dat er een paar zijn gelukt. De scheepjes zien er keurig geveerd en goed verzorgd uit!

Met de kapitein heb ik een autotocht gemaakt over Ambon naar het dorp Waai op het andere uiteinde van het eiland. Het eiland maakt niet den indruk van zeer vruchtbaar te zijn. Cultivering in de eigenlijke zin ziet men er slechts weinig. We zagen een tuin met muskaatnoten en ook een cacao aanplanting. Dat zijn aardige struiken met groote glanzende bladen, die onder hogere bomen groeien in de schaduw. De vruchten zijn vrij groot en glanzend bruin en naar beide einden spits. Voor de rest is de vegetatie vrij wild en zijn het vooral de klapperbomen, die de inlander zelf kweekt en die hem enig geld en voedsel verschaffen. De bevolking maakt natuurlijk een hoogst eenvoudige indruk maar toch niet zo beestachtig arm en vuil en minderwaardig. Er staan heel wat behoorlijke houten en zelfs stenen kamponghuisjes naast de huisjes uit bamboe en stap: een soort blad, waarmee de huizen gedekt worden, doch dat bij kleine krotjes ook wel voor de wanden gebruikt schijnt te worden. Over het geheele eiland van Ambon naar Waai loopt een zeer fatsoenlijke weg, die gedeeltelijk zelfs geteerd is; af en toe komt men daarop die typische Indische autobusjes tegen, waar zoowat tien man in gaan en die geen betrouwbaren indruk meer maken. In Waai zagen we nog iets erg aardigs! Daar was in een beek, die daar blijkbaar uit een bron ontspringt buitengewoon helder water, zooals trouwens meer in dit deel van den Archipel. Men had hier een zwembad en benedenstrooms een wasplaats. Dit alles zag er zeer hygiënisch uit. Zeer mooi waren echter de visschen, die hier in enorme aantallen rondzwommen. Een mooie gespikkelde visch van flinke grootte; ik heb geprobeerd ze te filmen en hoop erg, dat het gelukt is. De kapitein kocht voor 5 centen rijst op aanwijzing van een inlander en toen hij begon te voeren, kwamen ze in enorme aantallen aanzwemmen. Liep men dan langs de oever, gooide telkens iets in het water, dan ging de heele optocht mee. Dit geval was weer erg aardig en de moeite waard. De kapitein vroeg aan een inlander de naam en in een keurig handschrift schreef deze man dat op (tjijtip). Ook dat keurige schrift was een verrassing! In elke kampong zagen wij een kerkje staan, ook al zagen die er nu niet allemaal even verzorgd uit; het was toch geheel niet twijfelachtig, wat eigenlijk de kerk was.

Zoojuist had ik aan het dek een interessant gesprek met een hoofd van een school, die 23 dienstjaren in Indië heeft en die nu een collega gaat aflossen, die 7 jaar op Banda zat. Ook op Saparoea, waar wij aanstonds komen zat hij 2 jaren en het doet goed om van zoo iemand dan weer te horen, dat hij van Indië houdt en het eigenlijk heelemaal geen strop vindt om in Indie ook te blijven na zijn pensioen. Nu maakt het misschien verschil, dat hij getrouwd is met een in Indië geboren vrouw. Zijn houding is echter wel hemelsbreed verschillend van die van de Engelse ambtenaren. Deze man noemde hen, die altijd op Holland blijven leven en toch in Indië moeten blijven, menschen zonder vaderland, want later in Holland kunnen zij zich ook niet meer schikken. Hij maakte terecht de opmerking, dat weinig menschen, die hier als resident de wereld voor zich als knipmessen hebben zien buigen, het later in Holland goed verdragen kunnen door Jan Boezeroen van de kleine steentjes te worden gelopen.

Nu geldt dat m.i. ook in Holland voor iedere gezagsdrager die gepensioeneerd wordt, zelfs als hij hoogleraar is, maar ik kan mij nu wel weer een beetje voorstellen, waarom er in Holland heel wat oud Indisch gasten zoo voor een heel sterk gezag zijn, en vinden dat die beruchte Jan met de Pet veel te veel heeft in te brengen. Deze heeren vindt men daarom bij Nationaal Herstel of zelfs wel bij de N.S.B.

Als je zulk een onderwijzer hoort praten zit er een zekere tragiek in en toch aan de andere kant ook heel wat bekoring. De man noemde een groot aantal voordeelen op als je zo in Indië werkelijk je tweede vaderland kunt zien. Zoo dat je meer leert leven naar de regel, dat alleen het nu waarde heeft, omdat morgen nog niet is, en gisteren al weer voorbij is. Daarom niet te veel zorgen en ook niet te veel piekeren over hetgeen onherstelbaar achter je ligt, maar leven in het oogenblik. Dat is de typische en enigszins fatalistische houding, die ook de houding van den inlander schijnt te zijn en die zulke Europeanen dan in een ander en toch ook weer bijna religieus licht plaatsen. Merkwaardig om 23 jaar op kleine plaatsen te hebben gezeten en dan te zeggen dat je er van geen enkele spijt hebt, ook al kwam je dan ook op je 19e jaar als jongen uit den Haag in een klein gat in een Chineesch hotelletje, waar je na weinig uren het huilen nader stond dan het lachen. Mijn Europesche baas liet mij omkomen, zei de man, maar een aardige Indo heeft hem toen bij zich in huis genomen en in Indië ingeleefd. Och ik leg zulk een verhaaltje voor mijzelf maar weer eens vast om ook die kant van Hollandsch Indië, dat ik misschien in hogere kringen minder zal vinden, niet uit het oog te verliezen. Want ik kan mij op deze reis naar het oosten niet aan den indruk onttrekken, dat het toch tenslotte dergelijke menschen zijn geweest die met zendelingen en bestuursambtenaren op kleine posten het contact met de bevolking hebben gevonden en er voor hebben gezorgd, dat dit handjevol Hollanders vasten voet kregen in dit onmetelijke gebied, van welke grootte men zich nooit een idee kan vormen als men niet eens een reis als deze maakt. Wat is Ambon op de kaart voor een eilandje? Bijna niet te tekenen maar je kunt er uren met een auto op rondrijden; je hebt er een flinke plaats, vele kampongs, waar je zoo op straat een man vindt, die je keurig iets opschrijft! Probeer dat bij ons eens op een achterafje! Het kon wel eens kunnen blijken, dat het handschrift er niet beter was dan in Waai.

10 uur 's avonds en wij zijn op weg van Sarapoea naar Banda, waar wij morgenochtend aankomen. In Sarapoea was een mooie aankomst in een natuurlijke baai, die beheerst wordt door een oud fort uit de zeventiende eeuw met meters dikke muren met transen en nog met de heel oude kanonnen er op. Het wordt nog gebruikt als militair steunpunt en binnen de muren staat nog een aardige woning voor een paar inlandse onderofficieren. Het plaatsje hebben wij bekeken, gedeeltelijk in gezelschap van het hoofd der school, die er twee jaren van zijn leven heeft gezeten. Denkt u zich een reusachtig groot grasveld, aan een zijde begrensd door de baai met de heuvels op de achtergrond en aan de andere zijden door boomenrijen en keurige huizen. Op dit grasveld is een inlandsche korfbalclub bezig een geanimeerd spelletje te spelen. Wij zijn er wat rondgelopen en ook het eigenlijke dorp in. Het ziet er keurig uit. Later hoorde ik, dat hier door het gouvernement elke maand f.40.000, wordt uitbetaald aan pensioenen van kleine ambtenaren en soldaten. Hier wonen o.a. heel wat oud gedienden uit de Atjeh oorlog. Toen de G.G. hier eenige jaren geleden kwam was er een speciale eerewacht uit dragers van de militaire Willemsorde. Men vraagt zich dan onwillekeurig af, hoe het mogelijk is, dat de Nederlandse regeering de ééne inlandsche groep tegen de andere kan gebruiken. Maar in de eerste plaats zijn die andere volksdeelen voor hen veel vreemder dan de Orang blanda waarvoor zij vechten en het is ook wel sterk, dat dit volk zich sterk aan de Europeanen verwant voelt. Een groot gedeelte van hen leeft ook Westersch voor zoover dat kan en zijn ook voor de wet gelijkgesteld. Zij zijn z.g. orang blanda van f.1,50, in de volksmond zo genoemd, omdat op de acte, waarbij die gelijkstelling wettelijk wordt verleend een zegel van f.1,50 zit. Van deze plaats komen ook veel mensen, die middelbare en zelfs hoogeschole bezoeken. Als ik zulke plaatsen nu nog eens vergelijk met Bhuj in Engelsch Indië dan is voor mij de vraag, wat wij blanken in Indië te maken hebben reusachtige onzin geworden van mensen, die er nog veel minder van weten dan ik. Zeker zijn in de geschiedenis zwarte bladzijden en het uitmoorden van de bevolking van Banda is wel de ergste, maar wat er in de laatste 50 jaar tot stand is gebracht aan welvaart, is enorm. Het zijn heusch niet alleen de grote winkels, maar in hoofdzaak voor de bevolking de copra. Van een handelaar, die hier aan boord is, hoorde ik, dat hij op het oogenblik aan alle inlandsche winkels weer vlot verkoopt en dat de mensen oude schulden in het groot terugbetalen omdat de copra van f.1, op f.3.50 is gestegen en zelfs al f.5, is geweest. Dat beteekent in de Molukken meerdere inkomsten van f.10.000.000, ; meerdere inkomsten die de inlander met zijn mentaliteit ook weer laat rollen en er de handel door doet opleven aan de meest verschillend kanten. Zulke dingen maken, dat dit koloniale volk er zoo goed uitziet en zo scherp afsteekt bij andere Oostersche volken.

13 MAART 1936

In de morgen om 11 uur met de machine aan het dek, omdat ik den

heer Brucklacher heb opgeknapt met het berekenen en uitwerken van de vergelijking van de 3 tijdmeters met de opgenomen tijdsignalen. De tocht met de Baud loopt ook weer op iets uit, dat in mijn geest niet anders dan een prachtige herinnering kan achterlaten. Over verschillende kanten. Wat denken wij over de mensen en het leven in Indië toch vaak onrechtvaardig oppervlakkig. Zeker zullen er veel mensen zijn voor wie het geld

verdienen de groote hoofdzaak is, maar het is toch wel merkwaardig, dat ik hier op deze reis met verschillende menschen al heel wat discussies heb gehad over de meest belangrijke vragen van wereld en levensbeschouwing en van politiek. Menschen als de kapitein en de eerste stuurman van de Baud, een agent van een handelsfirma, dien onderwijzer enz., allemaal mensen, waar je direct contact mee hebt over idealisme, over het eindige in deze wereld, over het leven als opgave en dit alles naar aanleiding van oorlogsgevaar en ontwapening. Wat biedt het leven veel moois, ook daar waar men het niet verwacht, zoo op een oud scheepje van de K.P.M. ergens varende in de Molukken! Dan kan een mensch zich ook hier te midden van vreemden toch thuis en gelukkig voelen.

Gisteren heeft dit alles eigenlijk een hoogtepunt gevonden in ons verblijf op Banda. Dit is uit het oogpunt van toerisme buitengewoon mooi en ik heb er dan ook een hele film en zeker 40 Leica opnamen aan gewijd! Het uitwerken van deze opnamen wordt ook nog een heel karwei. Ik hoop de Leica beelden in Babo te kunnen ontwikkelen en gedeeltelijk afdrukken, want anders weet ik er na verloop van tijd niets meer van! Banda wordt eigenlijk gevormd door een eilandengroep, waarvan het plaatsje zelf op Banda Neira ligt en er omheen ligt dan het eiland Groot Banda. Tusschen deze 2 in ligt een prachtige baai, die geheel beheerst wordt door de vulkaankegel van de Goemoeng Api, die weer op een afzonderlijk eilandje ligt. Wij waren gistermorgen al om 6 uur aan dek om van het schitterende uitzicht bij het binnenkomen te genieten. De top van de vulkaan, die later bleek te rooken, lag nog geheel in de wolken. Door een opening van misschien 200 meter vaart men de baai binnen, die een meer dan mooie natuurlijke haven is. Aangezien ook de kapitein hier in geen 20 jaar was geweest omdat hij altijd op andere lijnen heeft gevaren, heeft ook hij zich als toerist aangekleed en zijn wij met de motorboot van het schip en met een vlet in gezelschap van derde en vierde stuurman 's morgens na het ontbijt een tocht gaan maken. Eerst hebben wij door de baai gevaren en gekeken naar de prachtige koraalriffen in zee. Het water is hier n.l. overal kristalhelder. Vanmorgen keek ik naar de bodem van de zee en zag vissen zwemmen; later hoorde ik, dat daar 21 meter water stond! Wij troffen het met deze riffen niet helemaal, omdat er eigenlijk wat te veel wind was. Daardoor is het water rimpelig en kijkt men er niet goed door. Het gebruik van een gummi buis met een glaasje eronder, die men dan in het water houdt, geeft dan de mogelijkheid om door dat glas toch een goed beeld in stil water te krijgen, maar het nadeel is, dat het gezichtsveld niet groot is. De prachtige kleuren, die de koralen kunnen hebben ziet men ook het best met directe waarneming en als de zon nog niet te hoog staat. Toch was het evengoed al prachtig en kon ik mij er een beetje een voorstelling van vormen hoe het kan zijn bij gunstige omstandigheden!

Zoals bekend is Banda in de historie berucht door de moord op de bevolking in de eerste jaren van de V.O.C. De eigenlijke motieven ken ik niet en daar wil ik nog eens iets over nalezen. Het eiland is toen toegewezen aan de z.g. perkeniers, die er muskaatboomen hebben geplant. Deze bomen staan tegen de mooie hellingen van het eiland Groot Banda en de huizen staan dan aan de voet tegen de waterkant aan de baai. Merkwaardig oude huizen, waarvan het erf door zware muren omsloten is. De familiebegraafplaats ligt

vlak bij de huizen even buiten de muren. Wij zagen er één, waarvan de namen bijna allen Van den Broecke luidden. De eerste was van het begin van de zeventiende eeuw en de laatste steen van 1929. Maatschappelijk is dit alles echter in de laatste jaren zeer tragisch gegaan. Overal in de Archipel bestaat de bepaling, dat alleen de inlander grond mag bezitten. Dat is natuurlijk om hem te beschermen tegen het blanke grootkapitaal, dat de gronden voor de culures alleen van de inlander kan huren. Men kan dan aannemen, dat de inlander dat alleen zal doen, als het zijn eigen voedselvoorziening niet in gevaar brengt. Op Banda bestaat die regeling niet maar gelden de oude perkeniersbepalingen. Nu heeft de naoorlogse hausse een deel van deze mensen blijkbaar ook tot zoodanige gekke dingen gebracht, dat zij door de crisis in zoodanige schulden zijn geraakt, dat velen gedwongen waren hun bezittingen te verkopen. De Crediet en Handelsvereniging aan de ééne kant en de schatrijke Chinees aan den anderen kant hebben nu in de laatste jaren de zaken gekocht en de oude families zijn nu zetbazen. Het echte eigen zaken doen is er dus nu uit en dat heeft zeker bezwaren, afgezien van de bezwaren voor deze menschen die nu zeker geen kans meer hebben om er bovenop te komen.

Na onze tocht in de motorboot zijn wij op Groot Banda geland en werden daar aan zulk een perkeniershuis ontvangen door een oude heer en zijn vrouw. Keurige Indische typen in een oud groot huis. Ons werd direct een koele drank aangeboden en ik genoot voor de zoveelste maal van de ajer djoeroek, een soort kwast, geperst van een Indische groene mandarijn. Verder maakte ik daar kennis met de beruchte doerian: een Indische vrucht, die ontzettend naar vuile eieren stinkt, maar waarvan het zachte vruchtvleesch een soort mocca roomsmaak heeft. De vierde stuurman, Pool, die in Indië opgevoed is zou ons dat leeren en ook de kapitein met zijn 23 Indische jaren maakte dat voor het eerst mee. Dat alles gaf veel plezier en de doerian bleek niet zo slecht te zijn als zijn

reputatie. Na een half uurtje namen wij afscheid van deze oude menschen en maakten toen een prachtige wandeling langs en door de muskaattuinen. Inlanders kwamen met hun mandje op de rug uit de tuinen. De bast schijnen zij in de tuinen al achter te laten, want in hun mandjes zaten alleen de noten met de prachtige roode foelie, die in aderen om de noten ligt. Ook van een reusachtige spin, waarmee de vierde stuurman speelde, probeerde ik een foto te maken en een stukje film.

Na een uurtje wandelen kwamen wij weer in de nabijheid van de boot, die op ons lag te wachten aan de steiger van een andere perkenier. Na een prachtige morgen kwamen wij om half één weer in het plaatsje Banda en wandelden wij weer naar boord om te eten. Van slapen na het eten kwam niet veel, want na een klein opfrisschertje gingen wij toen de plaats zelf bekijken en beklommen in het bijzonder het oude fort Belgiea, gebouwd door Pieter Both in 1611. In 1935 is het gerestaureerd. Het is en geweldige steenklomp, die de heele omgeving overziet, zoowel het land als ook de baai. Dat hebben die oude muiters wel goed uitgezocht. Maar wat een reusachtig werk, om zooiets van aangevoerde baksteen tot stand te brengen. Dat de zeden in dien tijd niet zachtzinnig waren is ook geen wonder! Ook het eigen lot van die heeren in hun dikke wambuis en onhygienische levenswijze moet zeer hard zijn geweest, afgezien nog van het feit, dat de helft van hen het vaderland nooit terugzag. Zoo iets

moet men er wel bij bedenken, indien men overweegt, waarom deze gasten met het leven van een inlander niet zoo zuinig omgingen. Andere tijden, andere zeden zeggen wij dan, maar de Atjeh oorlogen zijn ook nog niet zolang geleden, om van Abessinie maar heelemaal te zwijgen!

Na het bezoek aan het fort hebben wij wat door Banda gelopen en een glaasje bier gedronken in de societeit. Ook een merkwaardig geval, met jeugdportretten van de Koningin en Prins Hendrik. Het verwonderde mij eigenlijk alleen, dat er geen portret van Willem III hing. Alles lijkt hier idem zooveel jaren achter. In zulk een omgeving is werkelijk een tijdbepaling aan de hand van maatschappelijke verschijnselen zeer lastig. Als plaats is Banda niet veel meer in vergelijking tot de beteekenis, die het in vroeger eeuwen heft gehad. Toch ziet alles er wel netjes uit en heeft men om de huizen aardige tuinen met een keur van heesters en vruchtbomen. Ook ziet men er veel katella verbouwen. Dat is de wortel, die het tapioca meel verschaft en dat voor de inlander het goedkoopste voedsel is, dat hij eet, wanneer hij geen geld meer heeft voor rijst of sago.

Om 5 uur waren wij weer aan boord en om 6 uur werd Banda weer verlaten via het z.g. gat van Salomo. Men zag toen aan de andere kant de zacht glooiende hellingen van Groot Banda, die ook vol met muskaatbomen staan. Toen wij een uurtje voeren ging de zon prachtig onder in de richting van Banda en schitterend stak de Goenoeng Api, die in zijn top al weer door nevel omgeven was, tegen de avondhemel af; een schouwspel om nooit te vergeten. Als dit land wat dichter bij de bewoonde wereld lag, dan zou het een toeristenoord eerste klasse worden, want zelden zag ik nog iets van deze grootsche en toch vriendelijke schoonheid. Wat een prachtland, om hier wat met de botter op vakantietochten te gaan! Ik heb veel kieken van Banda en ik hoop dat ze goed worden, want graag zal ik dit stukje aardsch paradijs in mijn herinnering vasthouden!

De avond van dien dag was ook nog wel een beleving. De kapitein Noordenbos had zelf blijkbaar ook eenig plezier aan deze aardige reis. Tenminste donderdagavond was er een afscheidsdiner voor mevrouw van der Borgh, onze enige vrouwelijke passagier, die er vandaag op Boela Baai af zal gaan, waar haar man chef is van een klein olieterrein van de B.P.M. Zij had nu 3 jaar met haar kinderen in Holland gezeten en gaat nu één jaar vóór haar man met verlof gaat, hem in de Boela Baai afhalen. Vroeger heeft zij in Sumatra en in Amerika en overal met haar man gezworven. Kennelijk iemand van eenvoudigen huize, maar die door al haar zwerftochten toch een zekere gemakkelijheid van bewegen en spreken had gekregen zonder een zweem van onnatuurlijkheid, zoodat wij allen best met haar konden opschieten en er een aardige geest aan boord was. De kapitein liet een flesch wijn komen en het even goed al beste menu was nog wat meer verzorgd en de kapitein had verder zijn eige grammofoon erbij gehaald en liet door de proviandklerk zijn groote platenvoorraad afdraaien. De eerste stuurman is een Nieuwe Dieper die ook al overal gezworven heeft en een typische zeemansgein erop na houdt. Hij gaf o.a. aan tafel een imitatie van een speech weg, die later bleek gehouden te zijn door Willem van der Horst in de tijd, toen die nog beginnend stuurman was. Zo blijkt telkens de wereld heel veel kleiner te zijn! Het was een avond van pret en ernst door elkaar met toespraken van de kapitein, die ook de Babo

passagiers toesprak, een antwoord van mevrouw van den Borgh, dat werkelijk aandoenlijk was, daarna van mij en toen van de eerste stuurman. Nog zelden heb ik met dezelfde gevoelens het Wilhelmus gezongen als daar op het achterdek van de Baud met dat handjevol Hollanders, officieren van het schip en de passagiers als daar op de Baud, varende ergens in de Molukken. In zulke omstandigheden komen vreemde mensen gauw veel dichter bij elkaar, hetzij in de goede zin, hetzij dat ze elkaar bijna verscheuren. En het was niet gek, dat aan de saamhorigheid van ons Hollanders in dit hoekje van de wereld uitdrukking werd gegeven door het zingen van het Wilhelmus.

Dan speelt de nationale hymne en ook het volksbesef een heel andere rol dan bij onze kranige nationaal socialisten, waarvan de officieren hier ook niet veel moeten hebben en waarop de heer Noordenbos een kijk heeft, die niet zo veel van de mijne verschilt. (In de bond van koopvaardij officieren zijn bedankjes van leden, die vinden, dat de vereniging niet "flink" genoeg optreedt. Dat is natuurlijk ook de bij ons bekende N.S.B. mentaliteit. Niet onaardig is echter, dat deze heren dezelfde individuen zijn, die zeker uit louter flinkheid soms al jaren achterstand in hun contributiebetalings hebben!)

Alles bij elkaar werd het een rijke dag met een best slot, dat bovendien nog begunstigd werd door een prachtige heldere maan, die de zee een toverachtige glans gaf.

14 MAART 1936

In de middag na mijn middagslaapje. Ik zit nu in mijn b.v.d. costuum achter de machine in mijn hut. Juist om deze tijd ben ik precies drie weken op reis en wij zijn net gestart voor ons laatste traject: de volgende aanloophaven is Babo, waar wij morgen na de middag hopen aan te komen. Wonder, dat het pas drie weken is, in mijn gevoel kan ik de tijd eigenlijk niet schatten. Het zou ook een halfjaar kunnen zijn. Het is misschien goed, dat ik straks minstens 6 weken op Babo zal blijven. Daar krijg je natuurlijk wel weer een massa nieuwe dingen, maar toch niet in deze snelle opvolging en bovendien niet van toeristische aard! Op de terugreis ben ik dan bovendien wat aan het beeld van Indië gewend en kan alles ook wat rustiger gaan, zodat het wat minder op een verblijf van 3 weken in een bioscoop met sprekende beelden behoeft te gelijken als met dit reuzen tempo van de heenreis het geval is. Gek klinkt dat, want je zoud zoo zeggen, dat het op zo'n boot als de Baud langzaam genoeg gaat.

Toch is dat niet zo en kan ik het nu een beetje als een rust beschouwen, dat wij op het laatste traject 24 uur doorvaren zonder een haven of reede aan te doen.

Gistermorgen bij het aanbreken van de dag waren wij op de reede van Geser op de oostpunt van het eiland Ceram. Het plaatsje zelf ligt op een koraal rif, een z.g. atol. Het is een ringvormig eiland met in het midden een meer, dat door een nauwe opening, waarover een brug ligt, verbinding heeft met de open zee. Door dat nauwe gat staat dan met eb en vloed een vliegende stroom en tegen de stroom in trekken groote scholen van allerlei kleine en middelgrote visschen, die soms mooie kleuren hebben. Ook hier is het water weer kristalhelder. Het plaatsje zelf is van het gewone type met kampongwoningen in diverse soorten van welstand. Het is de standplaats van een controleur. Thans is dat de heer Van der Goot, die pas met de heer Bijmer voor 4,5 maand op expeditie is geweest in de binnenlanden van Nw. Guinea. Zulke heeren komen bij aankomst van de K.P.M. boot natuurlijk aan boord en de

kapitein liet hem bovendien nog een pakje versch vleesch geven, want dat krijgt hij op dat eiland nooit. Geslacht wordt er niet, want vee dat aangevoerd wordt, zou veel te duur worden, komt vermagerd aan en vindt geen gras genoeg om bij te weiden. Zulke ambtenaren hebben daar in de eenzaamheid toch een leven dat wel een zekere bekoring heeft, maar ik kan mij toch voorstellen, dat menigeen er ook zenuwziek vandaan komt. Dit schijnt vooral voor de ongehuwden te gelden. In het geval dat de menchen getrouwd zijn, dan zal die kwaal wel door hun jonge vrouwtje worden overgenomen. Voor hen lijkt mij dat eenvoudig verschrikkelijk! Denk je eens, een Haags meisje, dat verloofd raakt met een Indologisch student uit Leiden en dan trouwt en vol goeden moed op Geser of een dergelijke plaats terechtkomt met haar man als eenige blanke en die gaat dan nog enige tijd op tournee af en toe. Arme vrouw!

Na Geser kwamen wij gisteren in Boela baai en zagen daar het weerzien van de heer en mevrouw van der Borgh, die elkaar in geen 3 jaar zagen. Aan de Boela baai op de noordkust van het enorm grote en zeerbergachtige eiland Ceram ligt een heel klein en sterk ingekrompen olie terrein van de B.P.M. Vroeger waren er 25 Europeanen en nu nog 4. Het is voor het eerst, dat ik zulk een terrein zag en nu scheen dit volgens de boormeesters ook wel antiek te zijn. Ik heb er tegen de geboden in toch maar wat filmopnamen van gemaakt: van een oude balanspomp met een enorme houten balans die in een rustig gangetje een plunjer in een boorgat op en neer beweegt en zo de ruwe olie oppompt. Ik hoop, dat de opnamen gelukt zijn, want ze vormen een leuke tegenstelling tegenover het marmeren paleis van de maatschapij in den Haag. Aan de andere kant dient er echter weer op gewezen, dat juist op zo'n gat de B.P.M. buitengewoon voor haar personeel zorgt: een societeit, tennisbaan, prachtig zwembad en aardige huizen.

Diverse heren hebben gezwommen. Het volkomen heldere water was ook daarbij een leuk gezicht, vooral als iemand ging duiken. De kapitein en ik gingen later op visite bij de fam. van der Borgh en hebben een tijdje gezellig gezeten.

Om 5 uur behoorde ook Boela voor ons weer tot het verleden en begon de nachtreis naar Poeloe Toedjoeh. Daar kwamen we 's morgens om 6 uur aan en hier werd copra ingeladen, dat hier van de omliggende 6 kleinere eilanden wordt verzameld. Dat laden en lossen door de eigen boten met dan nog een stel prauwen er omheen is toch een levendig gezicht en het is mij gelukt van de prauwen en de inlanders aardige opnamen te maken. Het waren levendige mensen, die heel druk deden en ontzaglijk schreeuwden bij al dat geploeter in het water. Dat dorpje zelf schijnt helemaal niets te zijn en dat hebben wij dan ook niet gezien. Toch schijnt hier in de buurt nog ergens een Europeaan op een van de eilanden te huizen, een Duitscher, die onlangs nog een groot pakket naar Huize Doorn heeft verzonden.

Om 11 uur ongeveer waren we op de laatste ree voor Babo, n.l. Waihai. Dat is de standplaats van een luitenant, die daar zit met 40 soldaten en 20 kettingbeeren. De huidige functionaris, luitenant Clignett kwam aan boord en gebruikte met ons het middagmaal. Ook deze man zit daar als eenige blanke. Het schijnt toch wel, dat de inlanders minder bezwaar hebben tegen het Hollandsche regime als de heer Effendi in de tweede kamer wil laten geloven, want anders zouden al die jonge eerste luitnants, die zo over de hele archipel verspreid als enkele blanken toch niet veel in het

midden hebben te brengen. Zij zullen misschien wel begrijpen, dat als ze één blanke om hals brengen, er velen voor in de plaats komen, maar of dat idee nu het eenige is, dat maakt dat er in de laatste jaren eigenlijk nooit iets ernstigs gebeurt, weet ik niet. Je krijgt ook wel de indruk, dat de inlander vaak tegen de blanke opziet en dat dit mede een basis van het gezag is. Daarom is het ook zoo belangrijk, dat zulke jonge menschen er voor zorgen, dat dit mogelijk blijft. Wat anders een duizelingwekkende machtspositie krijgen die jonge menschen! Ik kan mij best voorstellen, dat ook daaraan wel eens een jonge man, die zo uit Holland komt, gaat lijden. Merkwaardig is, dat het gouvernement de pas uitgekomen menschen veel gauwer direkt het bosch in stuurt dan de B.P.M. Ik hoorde tenminste van mijn medepassagiers, dat er bij hen meestal voor een geleidelijke, al is het dan ook vrij snelle overgang wordt gezorgd.

Het plaatsje Wahai is nog vrij uitgebreid. Ik vermoed, dat dit wel met de militaire bezetting samenhangt. Ook zit er wel wat handel. Merkwaardig, dat je daar in een Chineesche toko een keur van Europeesche dingen ziet uitgestald: overhemden, dassen, geconserveerde vis, vruchten enz. Het schijnt, dat de inlanders deze dingen toch kopen. Merkwaardig is, dat men op het grasveld op al deze plaatsjes ook goal palen voor het edele voetbalspel ziet staan. Verder prijken bijna overal oude kanonnen uit de dagen van de V.O.C. Die zijn er natuurlijk achtergebleven, en zijn te duur van vracht en te weinig waard om ze terug te zenden. Daarom vindt men op alle oude nederzettingen voor decoratie deze oude kanonnen.

De eerste stuurman had weer een handeltje met een Chinees. Voor f.10, had hij een bos mooi gekleurde pijlen en mooi besneden speren en 2 grote stukken van dat mooie hout, dat als wratziekte aan bepaalde bomen groeit en dat kajoe boekoe wordt genoemd. Hij had dat zaakje al een bestemming gegeven, zodat ik er helaas niet achter kon komen, maar misschien lukt dat nog wel op Nw. Guinee.

Verder kocht hij vanmorgen op Poeloe Toedjoeh ook nog 2 klapperkrabben. Die zien eruit als reusachtige spinnen. Hij had er een opgehangen aan een touw en die heb ik geprobeerd te filmen, maar ik vrees, dat dat niet gelukt is. Die beesten hebben scharen, waarmee ze een klappernoot kraken en je vinger is dien ten gevolge meer een peuleschil voor die knapen. Zij worden gegeten als kreeft. Aan het avondeten hebben we ervan genoten als schoteltje en het smaakte uitstekend. Je zou dat zoo aan het plaatje op de film niet zeggen.

15 MAART 1936

's Morgens om 12 uur. Vermoedelijk zullen wij om 3 uur in Babo aankomen. Mijn zaken heb ik voor het grootste deel al gepakt. Wij moeten nu nog eten en dan zal ik na dien tijd zal ik even rusten of verder aan mijn verhaal gaan. Dat hangt van mijn goede zin en van de warmte af. Vanmorgen is nog een buitengewone tocht geweest. De kapitein heeft een klein ommetje gemaakt en is in de Mac Cluergolf niet rechtuit gevaren doch door de baai van Kokas. Daar hebben we dus Nw. Guinee voor het eerst gezien en dat was een merkwaardige verrassing! Ik had mij alle kusten volkomen vlak gedacht met de bergen meer naar het binnenland. Hier is dat echter niet zo en rijzen de bergen zo uit de zee op. Het is een prachtige formatie met talloze kleine rotseilanden voor de kust. Een merkwaardig gezicht, omdat al die rotsen ook begroeid zijn. Zij zijn als het ware steenklompen, die zoo uit zee oprijzen en een

soort groene muts op hebben. Het plaatsje Kokas ligt zelf diep in de baai tegen de voet van de bergen: een luttel aantal huizen maar als zoo iets in Holland ion de buurt lag, dan was het direct een toeristenstad! Ik was geregeld op de brug en heb mijn ontbijt er voor laten staan. ik heb hier heel wat stereo foto's gemaakt en ook gefilmd van het varende schip af. ik denk dat ht heel mooi zal zijn, omdat men daarbij de eilandjes elkaar voorbij ziet schuiven, wel het af en toe een beetje en was de lucht net als nu nog, af en toe een beetje met nevels bedekt om al die toppen heen en half over het water, dat was en prachtig gezicht. Ik heb met het geelfilter gewerkt in de hoop, dat juist die mooie wolkenluchten er ook op zullen komen. Zo hebben wij zeker een uur door al die rotsen gevaren met onze Baud en het wil mij toelijken, dat je zoo een zeereis met een boot van Nederland naar huis nooit kunt hebben. Dan zit je in een hotel en het leuke is, dat je dat je hier op een schip zit, al is het dan ook, dat het er af en toe eens wat raar ruikt. Het hele schip ruikt langzamerhand naar de cocosnoten, maar in de buurt van de kippen, eenden en varkens is het ook maar matig om eens goed op te snuiven. Ik houd bij mijn tocht naar de brug tenminste geregeld maar een beetje stuurboord aan. Dit is echter vergeeflijk kinderspel in vergelijking tot hetgeen ik daar in de buurt gisteren in mijn neus kreeg toen een Chineesche kok bezig was met kleine vischjes te braden. Och, het zal ook wel goed menscheneten zijn, maar ik zette er toch de stap maar in, om er gauw langs te komen. Beneden zag ik vanmorgen bij de Chinesche handelaren het opium schuiven. Het geeft een misselijke zoete walm. Eigenlijk mag het niet op de K.P.M. boten, maar de eerste stuurman neemt dan zulk een knaap maar eens lachend in zijn nek en dan blaast hij zijn lampje maar weer eens uit. Er zijn er echter bij, die er aan verslaafd zijn. Toch zie je uiterlijk aan die heren niets. Zulke lui reizen echter merkwaardig. Die baas betaalt in totaal f.300, vracht voor zich zelf en voor al zijn negotie. Dat is dus niet zoo weinig, maar hij heeft zich tusschendecks een zoldertje ingericht boven de slachtkoeien, zoodat hij een ruimte tot het dak boven zich heeft, waar hij nauwelijks kan zitten. Daar liggen dan 2 Chinezen en die vond de eerste stuurman vanmorgen schuivende, toen hij voor mij op zoek was naar een doosje in één van dat soort Chineesche winkeltjes aan boord. Toch schijnt die baas een heel heer te zijn, die alle zaken voor eigen rekening bedrijft.

16 MAART 1936

6,30 uur in de morgen voor het ontbijt, onder het geronk van de motoren van een der vliegtuigen. Gisteren ben ik om 4 uur in Babo aangekomen. De motorboot van de N.N.G.P.M. kwam op groote afstand de Baud al tegemoet met de heren Dr. Colijn, de Ruyter, van Steveninck, Dr. Taverne en Koppen. Het was heel aardig en de verwelkoming was allerprettigst. Helaas vernam ik al direct het ongeluk van een der vliegtuigen en vernam ik dat het met het geodetisch gedeelte nog in het geheel niet loopt en dat er nog steeds geen coördinaten zijn afgeleverd. Ik ben gedurende mijn verblijf op Babo de gast van Dr. Colijn in zijn eenvoudig, doch keurig ingerichte huis.

17 MAART 1936

In de avond. Het huis is opgetrokken van best timmerhout, dat ter plaatse gekapt is. Het geheel staat op palen ongeveer 1,5 meter met de vloer boven de begane grond. In het midden van de vloeroppervlakte zijn 2 kamers afgeschoten, die uitsluitend als

slaapkamer worden gebruikt. Rondom dit alles loopt een open galerij van ongeveer 3 meter breedte. In de ene hoek is een zitje en in de andere hoek staat een tafel en daar wordt gegeten. De wanden zijn van een soort gladde boombast, bago bago. Dat lijkt wel heel erg, maar het ziet er erg leuk uit omdat het gladde smalle latjes zijn. Er is zelfs een schrijfbureau van gemaakt, waaraan ik nu zit te typen; waarvan het blad van teak is en de zijwanden eveneens van die latjes, maar dan mooi in de was. De wanden van de slaapkamertjes zijn ongeveer 2 meter hoog en dan is er nog een meter geheel open. Over de galerij en de slaapkamers ligt een zolder van alleen horrengaas, dat de muskieten en groter ongedierte keert. De wanden van het hele huis rondom de galerij sluiten aan die zolder aan en zijn van hetzelfde gaas. Zoo zit men in een kooi van dat gaas goed beschermd tegen de muskieten.

19 MAART 1936

Na het eten. Uit de slechte vorderingen van mijn dagboek blijkt wel, dat ik het met mijn tijd niet zo ruim heb als ik wel eens gedacht had. Van veel studeeren zal dan ook wel niet veel komen gedurende mijn verblijf op Babo. Vandaag, donderdag, ben ik klaar gekomen met de regeling van de triangulator. Deze is fijn in orde gekomen. Ik ga er nu morgen voor het eerst zelf mee meten en zal de heren dan eens laten zien, wat er mee bereikt kan worden. De heer Brucklacher wil ik dan laten meten in een tweede ploeg, zodat wij dubbel werk krijgen op een dag. Met de regeling is weinig van zeer bijzondere aard opgetreden. Wel is mijn indruk, dat zulk een instrument toch aan veel meer veranderingen en vervormingen onderhevig is als dat men eerst wel zou denken. De regelingsmogelijkheid, die hier thans aanwezig is is daarom absoluut nodig en in zoverre heeft de heer Koningh ongelijk. Overigens is het instrument wel goed. Het liep aan alle kanten geweldig zwaar, omdat het vuil was en vol zand zat. De grote schoonmaak was nuttig, maar toch hebben wij ook constructief nog wel een paar kleinigheden verbeterd, die al te erg geleden hadden.

De stemming in het kamp is te mijnen opzichte en ook onder elkaar erg prettig. Het bezwaar is alleen, dat je hier diverse lekkere dingen leert drinken en daarmee in een maand meer alcohol drinkt dan anders in een jaar. Op de wilde verhalen, die je zoo links en rechts uit brieven hebt opgevangen blijft alleen het heele stel zware grieven tegen de heer Valk bestaan. Dat beroemde verhaal b.v. over de nachtelijke overval over het kamp door de inlanders is wel heel anders. De ware toedracht is nog nooit bekend met absolute zekerheid. Het waarschijnlijkst is het een vrouwengeschiedenis van de inlanders onder elkaar, die iemand hebben achtervolgd, die bij de vrouw van een ander gesnapt werd. Volgens een andere lezing zou het ook zoo iets zijn geweest, maar zouden zij het hoofd van een z.g. zwarte man hebben gezocht in het kamp, die zij hadden willen begraven. Vast staat echter, dat het een rel is geweest, waarmee de blanken niets te maken hadden. Zoo zijn er diverse zaken, die nu voor mij in een ander licht verschijnen. In het kort kan men zeggen, dat hier thans met een zekere opgewektheid gewerkt wordt, maar dat de menschen hier en daar het gevoel hebben, dat de zaak technisch nog wel wat beter zou kunnen lopen. De kwaliteit van het afgeleverde fotomateriaal is nog niet in orde en sommigen schijnen dat wel te weten. Zij hopen, dat ik ook hier naar zal kijken

en de zaak vooral van die verschillende kanten ook zal bestuderen. Ik heb beloofd om, zo gauw als de triangulatie loopt ook de andere afdelingen achtereenvolgens te bekijken. Misschien dat daar nog wel wat aan te doen is. Het schijnt, dat er te veel op hard papier gewerkt wordt. Ook dat zij van de heer van der Valk niet anders mochten verwerken. Voor mij is echter de hoofdzaak, dat ik de geodetische afdeeling draaiende krijg. Dat zal nog moeite kosten, want ik vind, dat daar erg weinig schot in zit en de menschen zijn geregeld nog zoo met hetzelfde bezig. Een beetje zeuren en nauwkeurig zitten peuteren ook waar het wel wat minder kan en dan heeft Roggeveen toch wel erg het nadeel, dat hij blijft nazaniken over een zaak, die voor mij al afgedaan is. Op deze wijze komt er natuurlijk nooit een eind.

Het leven hier is werkelijk best uit te houden. In de eerste plaats is het een best klimaat. Het is minder warm dan op Java en zoals vandaag is het niet meer dan lekker zomerweer met af en toe een bedekte lucht en af en toe een beestachtige regen. Dat schijnt echter nog niets te zijn en men duidt dit aan als het begin van de kleine regentijd. Het heeft hier deze week echter al minstens even lang geregend als dat het droog is geweest en dan is het hele kamp een klei beweging, die het lopen vrij lastig maakt. In de nacht slaap ik onder de klamboe nog onder een deken. Dat geeft wel enig idee van de behoorlijke temperatuur. De zon is overdag wel warm, maar er is meestal een lekker windje, dat heel frisch is. Muskieten schijnen de menschen hier niet veel last van te hebben en de grote vrees voor de gezondheid van de mensen is dan ook niet bewaarheid. Nu bespuit de dokter hele stukken moeras rondom het kamp met afgewerkte dieselolie en dat schijnt de muskieten en dus ook de malaria aardig te bestrijden. De gezondheidstoestand in het kamp is heel goed. De beruchte agas agas, een steekvliegje van hoogstens 2 mm. is een gemeen ding en de enige plaag. Het steekt gemeen en later krijgt men er een klein rood vlekje van. Voor sommigen is dat een hevige bron van jeuk en krabben geeft hier steeds het gevaar van allerlei infecties en dat is dan ook de hoofdbezigheid van den dokter.

Men staat hier op zo gauw het daglicht komt, dus om 6 uur en het werk begint om 7 uur. Dat gaat tot 12 uur aan een stuk door en dan 's middags van half 2 tot half 5. In den middag blijf ik meestal in het Knilkamp en eet in de sociëteit en na het werk om half 5 drinken wij een biertje of een borrel en dan ga ik naar huis en heb het avondeten om 8 uur met mijn gastheer. Dat is buitengewoon plezierig. Wij hebben natuurlijk ook wel weer heele verhalen. De overige leidende figuren buiten ons, dus Steveninck en Dr. Taverne zijn eigenlijk of helemaal N.S.B. en wij beiden niet, zoodat wij nogal aardig goed in een schuitje komen. Het bezwaar is alleen, dat het wel eens laat wordt en wij bijvoorbeeld eergisteren tot 12 uur hebben zitten praten. Bij die dagindeeling is er voor het dagboek nog nauwelijks tijd. Ook nu is het weer zo ongeveer 11 uur en ik ga nu wat moe naar bed, maar dat heeft het voordeel van goed slapen!

.. MAART 1936

Gisteren en vandaag de radiaaltriangulator afgemaakt en vanmorgen het laatste nog tot opheffing van een kleine fout. Met de meting voor het eerst begonnen en wel in een gedeelte, dat de heren ook al onderhanden hebben gehad. Mijn indruk is, dat ze in de tijd, dat ze hier zitten toch nog niet erg veel aan het geodetisch gedeelte hebben gedaan. Hard ben ik vandaag ook niet opgeschoten, want vanmorgen heb ik eerst de te trianguleren

strook uitgezet en nagekeken en vanmiddag is er natuurlijk ook nogal wat over het verleden gesproken. Hierbij is o.a. uitgekomen, dat de onthoeker tenslotte toch gebleken is goed te zijn. Eerst is er van alles aan geknoeid en de mensen, die in het kamp konden beweren van fotografie enig verstand te hebben, hadden allen in koor beweerd, dat het ding niet kon deugen, omdat een paraboolspiegel niet goed kon zijn. Dus kwam er ook geen goed resultaat tevoorschijn en daarom kregen wij indertijd die rare rommel. Nu voor enkele weken heeft Leyenaar het ding nog eens in elkaar gezet op de wijze, die bedoeld was en toen bleek het, dat hij heel goede resultaten kreeg. Tableau en de andere heren zwijgen er tot heden maar een beetje over. Ook hier de goede geest van de heer Valk? Toen ik vanmiddag vlot trianguleerde werd ik aldoor bedreigd met platen, die veel slechter waren. Tenslotte verveelde mij dat een beetje en vroeg ik om mij maar eens wat van die slechte opnamen te geven waar zij niet doorgekomen waren. Inderdaad waren ze slecht, maar bij goed behandelen is het wel mogelijk er door te komen.

Het is mij gelukt twee derden van zulk een bar slechte ruit te meten in 1 uur en dus het geheel in 1,5 uur. Bij de heren was eenige verbazing, maar gelukkig kon ik vaststellen, dat zij aangenaam verrast waren. Zij hadden nu tenminste eenige meerdere zekerheid, dat zij eveneens met het werk zouden kunnen slagen.

Voor Roggeveen is het een zuur geval en des te meer als men bedenkt, dat de stemming vrij goed weergegeven wordt door de opmerking van Dr. Colijn van vanmiddag, die zei blij te zijn deze dagen geen Roggeveen te heten. Ik zie mij dan ook verplicht hem geregeld in bescherming te nemen tegen de leiding. Ten dele doe ik dat van harte, omdat ik vind, dat hij bepaalde dingen toch wel heel goed heeft gedaan. Alleen zijn tempo kan ik nog niet goed mee overweg. Ik zit nu geregeld in die afdeeling, maar ik vind, dat er niet erg veel gebeurt en dat er bedroefd weinig schot in de zaak zit. Hoe dat straks moet, indien er door 2 instrumenten flink geproduceerd wordt, is mij ook nog niet duidelijk!

Het is mij uit een lang gesprek met de 3 heeren vandaag wel weer wat klaarder geworden. De grootste fout is eigenlijk geweest, dat zij er zelf te weinig geloof in hebben gehad en te gauw hebben aangenomen, dat er wel fout zou zijn afgeleverd en niet zou hebben gedeugd. De eerste triangulator schijnt Roggeveen eens in orde te hebben gehad. Er werd toen wat hard aan het Dove prisma gedraaid, dat versprongen is, omdat ze vermoedelijk de correctieschroeven niet vast hebben gedraaid en toen was het weer mis met de regeling. Roggeveen dacht toen echter, dat er speling in de prisma's moest zitten en is toen wanhopig geworden. Dat hij dit zoo makkelijk geloofd heeft, is hem echter op veel narisheid komen te staan. Ik hoop toch erg voor hem, dat het nu verder vlot zal gaan en hij spoedig kan inzien dat hij deze houding moet laten varen.

24 MAART 1936

Dinsdagavond. De laatste dagen heb ik het zoo druk gehad met correspondentie van heel en half officiële aard, dat ik geen tijd heb kunnen vinden voor mijn dagboek. Ik heb voor het eerst mijn bevindingen aan de directie van de KNILM doorgegeven en een particuliere brief geschreven aan den heer Scherpbier. Graag had ik de heer Corsten ook nog geschreven, maar dat is er helaas ook bij in geschoten en ik heb mij getroost met de gedachte dat hij het rapport van de directie van de KNILM zeker ter inzage zou krijgen.

Zondag is heel kalm verlopen. Na het ontbijt heb ik een wandeling gemaakt onder geleide van Dr. Colijn en na het eten ben ik aan mijn brieven begonnen. Eerst had ik nog een halve toezegging gedaan om mee te spelen in een voetbalwedstrijd KNILM N.N.G.P.M., maar op het laastst heb ik mij bedacht, want dat leek mij in de warmte toch maar matig en een grapje, dat best te vermijden was. Nu heeft in mijn plaats de pastoor gespeeld. De spelers waren na de wedstrijd vrij aardig geradbraakt en toch was het in het geheel niet warm. Er was een lekker windje en dat maakte het kijken op het veld tegen de duisternis zelfs koel. Na afloop naar de societeit. Daar kan men heel wat tijd verspelen en bovendien meer drinken dan goed is voor een mensch, ook voor mij.

Maar het was toch heel gezellig. Er werd gezongen en voorgedragen. Het bleek, dat in het bijzonder de heer Koppen hierin heel sterk is. Wel viel mij op, dat in de geestigheden de vrouw een vrij groote rol speelde. Dat is trouwens wel een beetje een kwaal van Babo. De rol van de inlandse vrouwen is mij in dit verband ook niet geheel duidelijk. Men merkt daarvan in de conversatie minder dan ik mij wel eens voorgesteld had. Het schijnt, dat dit of erg meevalt, of geen onderwerp voor mopjes is. Voorloopig hoop ik het eerste maar.

Maandag is de eigenlijke triangulatie begonnen. Het meten is op zich zelf wel goed gegaan. Ik heb het vandaag voortgezet en gelukkig kom ik precies aan de tijd, die ik indertijd getelegrafeerd heb naar Babo, n.l. 1,5 uur per ruit.

Vandaag heb ik er ongeveer 5 gemeten en heb dus bijna 8 uur gemeten zonder eenige hinder aan mij ogen. Van die kant gezien is het instrument dus in orde. Belangrijk is ook dat de verkregen ruiten bleken heel behoorlijk te zijn. Ook dat klopte aardig met mijn voorspellingen. Tot zoo ver is de hele zaak dus wel een succes voor mijn tocht geworden. De narigheid is alleen, dat ik wel zie aankomen, dat ik hier voorlopig nog niet klaar ben. Er hapert zo links en rechts nogal wat aan en van de oorspronkelijke opzet is slechts een zeer bescheiden deel in orde gekomen. Gisteren keek ik zo eens rond in het fotografische deel en heb mij verwonderd over de inrichting om de film en afdrukken te drogen. Als men nu bedenkt, dat de grootste vijand van fotografische platen in natte toestand het stof is, dan is het wel het toppunt, dat men hier om te drogen een aanbouwje aan het laboratorium heeft gemaakt van horrengaas, zodat het drogen practisch op het kampplein geschiedt. Het kan dus niet anders, of af en toe moet de natte film onder het stof zitten, hetgeen op de afdruk allemaal witte puntjes geeft. Het lijkt mij noodzakelijk, dat ook dat wordt veranderd. Ook dit is getimmerd door Valk, maar ik vind het van de andere heeren even fout, dat zij dit aanvaard hebben; er zijn tenslotte grenzen. De groote moeilijkheid is om van de zaak die hier staat zoo veel mogelijk het oude ontwerp of iets gelijkwaardigs te laten groeien. Ook hier heeft de grote haast een rol gespeeld. De eigenlijke laboratoriumruimte was al klaar op het afwerken na, toen de betreffende heren hier kwamen en toen werd het een gevecht van veranderingen, hetgeen natuurlijk veel lastiger is, vooral toen bij de tijdelijke chef Valk de neiging bestond om uit te gaan van het standpunt, dat het werk nog onder zo primitief mogelijke omstandigheden ook moest lukken. De gedurige verwijzing naar militair luchtfotografisch werk, dat dan toch ook maar gegaan was, wijst duidelijk in die richting.

25 MAART 1936

Om half 6 in de morgen. Vandaag ben ik om 5 uur opgestaan en was ik nog een half uur eerder wakker door de wekker van mijn gastheer, die vanmorgen met de heren Taverne en Steveninck een reis begint met 3 Dornier vliegtuigen van de marine die hier gisteravond zijn neergestreken. De reis gaat eerst naar het noorden, n.l. naar Seroei voor besprekingen inzake het vliegveld aldaar, dat 1 april bedrijfsklaar schijnt te zullen zijn. Dan gaat het naar het oostelijk deel van de zuidkust in de buurt van de Ottakwa rivier, waar men hoopt nog een hulpbasis voor de watervliegtuigen te kunnen vinden. Het schijnt daar zeer lastig te zijn en daarom hoopt men er vliegende een oplossing voor te vinden. Het lijkt mij een prachtige tocht en ik ben heus wel een beetje jaloers. Ik stel mij voor, dat Babo op de duur voor de mensen toch wel erg eentonig wordt en dan is zo'n reisje een fraaie afwisseling. Babo heeft n.l. de eigenaardigheid, dat het een hoge grindbank is, die ongeveer 150 ha. groot is en omsloten wordt door moerasbos zonder einde aan de ene zijde en een brede rivierarm aan de andere kant. Het lijkt mij daarom als vestigingsplaats voor later als er werkelijk olie gevonden wordt daarom volkomen onbruikbaar. Bovendien is het merkwaardig om te zien, hoe na het verwoesten van de dunne humuslaag over het zand, de hele zaak snel wegspoelt. Dat geeft je het gevoel op een eiland te zitten, dat uit geologisch oogpunt bekeken, bestemd is om in de naaste toekomst te verdwijnen en aan het moeras gelijk te worden. Een troost is alleen, dat het onze tijd nog wel uithouden zal.

Het is nu inmiddels 9 uur in de avond en ik heb een slechte dag gehad. In de eerste plaats was er wel post van moeder, van Ir. Scherpbier, van de heer Corsten en van de heer van Hall over het onvolprezen Leerdam, maar geen woord van thuis, zodat ik over vrouw en kinderen nu na 4,5 week nog absoluut geen woord gehoord heb en als het met de post regelmatig gaat, wordt het nu half april, eer ik een brief kan krijgen. Wat zou er thuis te verzwijgen zijn? Ik kan mij niet indenken, dat er op 2 maart geen van allen, noch de kinderen, noch Bab aan gedacht zou hebben, dat het mail dag voor Babo was. Mijn reisprogramma is ook bekend, zodat ik mij toch ook eenvoudig niet kan voorstellen, dat er een verkeerd adres op een brief komt te staan. Het is eenvoudig wanhopig, en ik weet niet best meer wat ik er van denken moet. Dan werd ik vanavond weer achtervolgd door een telegram uit Amsterdam over die reis naar China. Men wil antwoord. Wat moet ik daar nu in vredesnaam mee beginnen? Dat hangt toch ook een beetje van thuis af. Ik heb al een telegram en inlichtingen naar Peking gestuurd, dat achteraf f. 93, bleek te kosten. Moet ik er nu nog meer over heen en weer telegraferen? Ik vind die Chinezen ook niet gek, dat zij mij alleen voor de reiskosten naar China willen laten komen! Dan kun je misschien nog vechten over verblijfskosten en ik weet helemaal niet meer waar men mij hebben wil. Nu zal dat wel in Nanking zijn, maar zeker weten doe ik dat natuurlijk niet. Zou ik dan in het begin van juni direct gaan? Maar hoe dan de terugreis en kom ik dan niet te laat thuis! Het is nu alles zo beroerd dat ik nu in bijna twee maanden iets van thuis hoor en nu dat er ook nog bij, dan ben ik gauw een half jaar weg. Want 6 weken zal die reis mij zeker kosten en dat is practisch mijn hele vakantie. Dan moet ik nog werken voor de colleges van het volgende jaar want ik zie wel aankomen, dat daar op het ogenblik gedurende de reis niet veel van kan komen. Je bent veel te moe en het klimaat is ook niet naar extra

inspanningen. Maar misschien valt het mee. Ik zit dus smerig in de knoop en weet nog helemaal niet, wat ik nu morgen moet telegraferen. Ze moeten in Holland maar overleg met thuis plegen, of verlenging van mijn afwezigheid mogelijk is. Wat komt het toch alles gek en dwaas bij elkaar en hoe kan men door het samentreffen van allerlei feiten, die ieder op zichzelf zeer prettig zijn, in verlegenheid worden gebracht.

Ook met het werk ben ik vandaag niet zo hard opgeschoten. Intussen ben ik vandaag toch wel weer achter heel wat dingen gekomen. Zo weet ik nu, dat de Zeiss camera's uitgepakt hebben gestaan in de plakkamer op het ogenblik, dat de vliegtuigen nog in Rangoon waren. Zij stonden toen in een ruimte waar het behoorlijk lekte. Dat deed er echter niets toe. In een discussie gebruikte ook de heer Bakker vandaag het woord sabotage! Dan durven de heren hier over de Zeiss camera's nog een grote mond op te zetten ook! Brucklacher is er nu mee bezig maar heeft een vernietigend oordeel. Toch heeft Zeiss ook fouten gemaakt, maar het beroerde is, dat men op deze wijze zijn recht van spreken verliest. Ook verder hebben diverse heren vandaag weer zwaar hun beklag bij mij gedaan en het is allemaal hetzelfde lied, n.l. dat de technische uitrusting van het kamp volkomen afwijkend is geworden van hetgeen geraamd is.

De mooie drooginrichting, die de heren Weers en Diese met de heer Corsten hebben besproken is de zeer stoffige open ruimte geworden, die is afgeschoten met horrengaas. Daarom ben ik vandaag eens bezig geweest met de heer Disse, hoe de kantoorruimte voor de geo afdeling kan worden verbeterd. Dat is nog een heel werk en het is toch nodig, dat dit gebeurt en is bovendien ook nog best de moeite waard. Er moet toch immers nog bijna 60% van het werk geschieden! De geo afdeling moet helemaal nog beginnen.

Ik moet tot mijn spijt wel zeggen, dat de organisatie van dit werk voor een groot deel gebrekkig is geworden, omdat men aan het hoofd geen mensen had, die werkelijk als expert op dit gebied konden gelden. Wat zou er veel anders gelopen zijn als de heer Corsten zelf was meegegaan. Al was het maar voor de eerste maanden. Ook ik had er in december moeten komen in plaats van nu, dan was er in het algemeen vrij wat minder geknoeid dan op het ogenblik. Verder probeer ik ook de indeling te veranderen. De vliegende afdeling, die thuis zit doet niet veel, maar kletst des te meer.

VRIJDAG 27 MAART 1936

Na 6 uur. Mij gastheer is nog op reis en na half vijf heb ik eerst nog een uurtje nagepraat met Roggeveen en Hannema en getracht hen te overtuigen, dat de zaak zo eenvoudig mogelijk moet worden gezien. Zij maken zich dik over tegenspraken in de terrestrische metingen van 18 seconden, wanneer zij te maken hebben met radiaaltriangulatie, waarbij fouten in de hoeken optreden van 180 seconden op zijn minst. Dat is een beetje de geest van de heren. Zij hebben een veel te peuterige mentaliteit en vergeten dat zij hier niet zitten om interessante problemen uit te vissen, maar om werk af te leveren dat dan desnoods wetenschappelijk maar wat minder moet zijn. Bij hun stijl van werken schiet het niet op en komt er ook nooit wat uit. In dat opzicht werkt Roggeveen eigenlijk bijna op iemands zenuwen en velen spotten in dit opzicht ook vrij duidelijk met zijn tempo, ook al vinden ze hem overigens wel een geschikte vent.

Mijn totaal indruk van de hele onderneming en bedrijfsvoering is de laatste paar dagen anders weer sterk achteruit gegaan. De mensen komen meer los tegen mij en met de afdelingschefs kan ik wel praten. Hun grote grief is, dat zij van St. nooit iets gehoord hebben. Alles gaat met orders zo in militaire stijl en over het hoe en waarom wordt niet gesproken. Vanmiddag aan tafel met Weers en Hegener. Vooral laatstgenoemde is zeer fel en zal ook zeker de heer Rendorp als hij hier komt behoorlijk inlichten. Eerst weer een lang verhaal over de camera's van Zeiss met regelrechte beschuldigingen tegen Valk. De instrumenten hebben meerdere weken open en bloot in de hangar gestaan. Toen er gewaarschuwd werd tegen roest was het antwoord, dat dat wel zou blijken en dat het er dan wel uit gehaald zou worden. Op een goed ogenblik draaide de zwengel voor de belichting natuurlijk niet meer rond en toen heeft Hegener zelf gezien hoe Valk met geweld de zwengel in de rondte zeulde! Dat het ding dangemold werd op de duur is wel duidelijk. Verder is voor de mensen altijd verzweigen, dat men hier te maken had met 3 instrumenten, die als nieuwelingen na elkander zijn ontstaan en heeft gedaan of het serie fabricage was. Nooit is tegen Hegener ook maar met een woord gezegd, welke de geschiedenis dezer instrumenten is geweest en wat men ervan verwachten kan! Ook voor St. heeft een man als Hegener in dit opzicht niet veel goede woorden, om over Koppen in het geheel maar te zwijgen. Graag had men hier het trio Koppen Steveninck Valk geruild voor de heer Corsten alleen, die het dan met de chefs der afdelingen het zeker geklaard zou hebben. Ik wil nu laten staan of dit juist is, maar men zou dan tenminste het grote voordeel hebben gehad van een man met een grote technische ervaring en met ernst. Zeker heeft St. dat ook in sterke mate, maar hij weet werkelijk op dit gebied absoluut niet wat aanvaard moet worden en wat niet.

Men kan aan de hele outillage in dit opzicht zien, dat er geen leiding is geweest, die weet welke eisen men moet stellen om goed werk te krijgen. Valk schijnt zich er op toegelegd te hebben de inrichting zo slecht en primitief mogelijk te maken en beschouwt dat als een zekere sport. Dat is echter het bewijs, dat deze in het militaire misschien te appreciëren mentaliteit in een commerciële onderneming volkomen onbruikbaar is. Letterlijk overal waar men kijkt in de fotografische afdeling stoot men het hoofd tegen onplezierige dingen. Vandaag weer P.K. negatieven, die er uit zien of er met hagel op geschoten is. Nu heeft de N.N.G.P.M. ze wel goedgekeurd, maar het is toch een ergerlijk geval. Zeer waarschijnlijk een gevolg van zeer slecht drogen! Verder een eindeloos aantal beschadigde negatieven met krassen en meer van dat moois. Toch kijkt St. ze allen na als ze pas ontwikkeld zijn, maar dat schijnt er later weer in te komen. Tot overmaat van ramp ontdekte ik vandaag nog, dat de Zeiss opnamen niet aan de rol worden gelaten, maar in enkele opnamen worden verknipt. Ook dat is tegen de afspraak, zoals hier bijna alles anders gebeurd is dan was ontworpen! Als er nu een opname tussen die 20.000 verdwijnt, dan vindt men die nooit meer terug, want het gaan zoeken op zichzelf is reeds hopeloos. En zo kan men van het een op het ander komen. Maar ik zal niet rusten eer al dergelijke zaken tot klaarheid en tot de goede oplossing zijn gekomen.

Met de statoscopen vandaag ook weer een grap. Men vertrouwde die dingen maar matig, omdat ze telkens een verschil gaven met de hoogtemeter, die de piloten gebruiken. Brucklacher heeft die

dingen met zorg voor elkaar gekregen met behulp van Hegener met wie hij erg prettig samenwerkt. Vandaag wordt er proef gevlogen en nu blijkt, dat men een volkomen gelijke aanduiding krijgt, als men de statuscoop foutief n.l. zonder ijs gebruikt. Doet men het echter zoals het hoort, n.l. met ijs en dus op vaste temperatuur dan is het weer mis.

Natuurlijk betekent dat, dat de pilotenhoogtemeter ook zo, dus met ijs gebruikt moet worden en anders eenvoudig niet deugt. Maar de heren vliegers hebben altijd maar gedecreteerd, dat dat ding wel fout zou zijn en dus hebben zij steeds op hun eigen spullen vertrouwd. Gevolg: foutieve vlieghoogten en dus foutieve schalen. Ik ben benieuwd of de heren er nu toe te krijgen zullen zijn hun mooie hoogtemeters te verlaten en te vertrouwen op de statuscoop, die bij de registreerstatuscoop hoort en voor de piloot bestemd is. Misschien dat het gelukt!

Gisteren heb ik van de heer Hegener een verslag gehad van de reis met de 3 machines naar Nieuw Guinee. Nu, dat is ook lang geen volkomen vreugde geweest. Ook hier weer allerlei factoren door elkaar. In de eerste plaats vloegen de Engelsen zonder grondzicht nooit en zij doken dus onder iedere bui door. In de tweede plaats dronken zij een hoeveelheid alcohol, die ook meer dan bar was.

Maar ondanks dat vond Hegener hen in sommige opzichten toch wel knappe kerels. Koppen schijnt daarbij maar een vrij rare rol te hebben gespeeld: geregeld jagen, omdat hij er persoonlijk bij geïnteresseerd was op een bepaalde dag in Medan te zijn.

Natuurlijk mislukte dat en bedierf die jagerij het humeur van de Engelsen, die bovendien de verantwoordelijkheid voor de overtocht hadden. Maar stel je even de mentaliteit en gedachten van de engelse commandant voor, die door fuiven de vorige avond in Calcutta verzuimd had zijn kaart bij te werken, toen die van zijn collega had genomen, zo dat die van Calcutta naar Rangoon langs een slechte rotsachige kust in stormweer onder de wolken door moest jagen door hem vrijwel onbekend terrein en dan ook aan de grond is gekomen met het bekende gevolg. Zou de kerel toen niet eens een ogenblik spijt hebben gehad van zijn plichtenverzaking, toen het er naar stond, dat het het leven zou hebben gekost aan zijn collega's?

De vliegerij schijnt toch gedeeltelijk nog een vreemde wereld te zijn. Koppen schijnt zich bij die gelegenheid ook niet zeer fair te hebben gedragen. De details zal ik nu maar voor mij zelf houden en niet aan het papier toevertrouwen, maar een feit is het, dat iemand als Hegener hem niet meer zien kan. Ook de tocht naar Nw. Guinee van Java af was niet voordelig en het slot was daarom, dat de machines per schip aankwamen. Bij de tocht naar Makassar was het weer ook al slecht en raakte Steveninck de koers kwijt. Rondom een bui kwamen zij toen gelukkig in Makassar aan, waar de zaak gedemonteerd is. De chef van de vliegdiens, genaamd Koppen heeft toen de mensen een week laten zwoegen en heeft die week zelf gebruikt om een uitstapje te maken door Celebes. Hij heeft zeker gedacht, dat het demonteren van vliegtuigen niet tot het vliegen behoort!

Vandaag was het beroerd warm. Zelf heb ik er niet erg veel last van, maar Leyenaar die met mij werkte had het erg warm, zelfs zoo, dat zijn overhemd op een ogenblik op zijn rug doornat was en als een vaatdoek aan zijn lijf hing. Dat lijkt mij toch ook geen tof gevoel. Wel lijkt het mij toe, of je de eerste tijd nog een zeker reservoir aan koude in je lichaam hebt opgehoopt, dat

langzamerhand uitgeput raakt. Je wordt slapper en de ergste fut raakt er wat uit. Misschien komt dat wel weer, maar ik krijg hier langzaam een soort loomheid over mij, die ik in Holland eigenlijk nooit gekend heb. Nu heb ik het de laatste paar dagen ook wat vervelend in mijn ingewanden. Nu geef ik voor mijzelf daar de sociëteit een beetje de schuld van want ik vrees, dat ik het bij hetzelfde alcoholgebruik in Holland het ook wel eens te kwaad zou krijgen. Daar heb ik daarom radicaal een eind aan gemaakt en ik beperk mij tot kwast, oftewel ajer djoeroek, zoals dat hier heet. Deze nacht heb ik weer wat beter geslapen, maar gisteren was dat ook maar matig. De hoofdreden zit toch wel bij de zeer veel gevoeliger huid. In de eerste plaats is er de beruchte agas, waarvan ik eerst niet meer kreeg dan wat rode vlekjes, maar die mij nu blijkbaar beter lusten, want ik krijg nu bulten, die wel 10 keer zo groot zijn als het vliegje zelf; maar ook verder heb je veel meer jeukende huidaandoeningen zodat je daardoor wel eens uit de slaap gehouden wordt. Dat je dan in de morgen om half zes nog niet erg fris bent spreekt wel vanzelf en daarom ga ik dan soms met een loom gevoel al aan het werk. Als men eenmaal bezig is, dan lukt het wel weer. Toch is de warmte zeker een handicap voor het werk. Zoals vanmiddag, toen het werkelijk warm was, vergist men zich met het aflezen en heeft ook niet zulk een hoog tempo.

Het is hier anders in menig opzicht een merkwaardig land. Als men zo thuis zit, dan zou ieder gewoon mens bij ons denken, dat met zoveel koelies in de buurt van allerlei slag, toch zeker de deur behoorlijk gesloten wordt. Ter geruststelling zij dan opgemerkt, dat niemand daaraan zelfs maar denkt. Men slaapt in de nacht zo, dat de eerste de beste zo maar binnen kan wandelen. De gazen deuren voor en achter doen wij niets aan en de slaapkamers zijn slechts afgesloten door dubbele verende draaideuren, die in het geheel niet gesloten kunnen worden. Dat is hier met alle huizen zo en dat wordt in Indië ook heel gewoon gevonden. Ik kan ook niet anders zeggen als dat het in het geheel niet vreemd aandoet. Het behoort bij de open huizen en het leven buiten, in de koelte!

ZONDAGMIDDAG 5 APRIL 1936

Deze gehele week heb ik de schrijfmachine niet aangeraakt en is er dus ook van mijn dagboek niets gekomen. Is dat omdat ik langzamerhand ingeburgerd raak en dus even weinig aanleiding vind voor dagboekbladen als thuis? Misschien is dat wel een beetje zo en misschien is het ook wat Indische loomheid. Maar ik wil nu vanmiddag proberen weer wat vast te leggen.

De vorige week zondagmorgen had ik in alle haast een stel brieven klaar gemaakt in de verwachting dat de 3 marinevliegtuigen, die hun Babo passagiers hier afzetten en met enig oponthoud naar Java terugkeerden, wel post zouden meenemen. Dat bleek echter een vergissing en mijn brieven aan de K.N.I.L.M., aan huis en aan Corsten liggen nog op de schrijftafel, dicht geplakt met een postzegel erop. Nu zullen zij 11 april over Dobo naar Java kunnen gaan. Dat is de gewone tijd. Toch is het wel zo goed van Holland uit niet te wachten op de gewone maildagen, die zijn aangegeven, want er zijn soms toch nog wel bijzondere gelegenheden voor post. Het kan een gouvernementsvaartuig zijn en soms van de marine. Aan het eind van april komt de resident op bezoek en begin mei weer een stuk van de Indische vloot. Misschien brengen die wel weer wat post voor ons mee uit Ambon.

Met het werk begin ik nu langzamerhand wel een beetje op te schieten, maar het gaat zeer langzaam. Ik zit hier vandaag nu juist 3 weken en deze laatste paar dagen is het voor het eerst aan Leyenaar gelukt om werkelijk vlot en gemakkelijk te trianguleren. Hij heeft nu gisteren en eergisteren zijn 4 ruiten per dag gemeten en dat was mij een groot genoegen. In het begin wilde dat nog maar niet vlotten en ik heb er vrij lang werk aan gehad om hem over de moeilijkheid heen te helpen, omdat ik eigenlijk niet in de gaten had, wat de grond voor zijn tobberij was. Op een goed ogenblik in de discussie had ik het in de gaten en toen was het ook gauw in orde. Hij kan dus nu rustig zijn gang gaan. De tweede triangulator is eergisteren pas aangekomen. Uiterlijk zag het instrument er goed uit en had van de reis niet erg geleden. Alleen de regeling van de optiek schijnt toch niet zeer stabiel te zijn, want dat was duidelijk slechter dan in Holland. Er zal dus opnieuw geregeld moeten worden, maar ik vertrouw, dat dat niet te veel zal zijn. De elektrische installatie, die al lek was in Holland is volgens Hegener echter niet vakkundig in orde gemaakt en behoeft verbetering. Nu ik neem direct aan, dat hij meer electrotechnicus is dan Tjalkens en dus zal het wel goed zijn. Ik ga waarschijnlijk dinsdag zelf nog meten met deze en hoop dan een blok geheel af te werken. Met het rekenen gaat het wel goed en vooral in Hannema heb ik wel plezier. De beide inlanders moeten dan secretaris spelen bij de triangulator en ruiten rekenen in hun wachttijd. In ieder geval zal ik wel hier moeten blijven tot 19 mei. Ik stel mij voor dat het dan zo ver is, dat de mensen zelfstandig kunnen werken en dat ik dan tijd heb om hen nog een paar weken bezig te zien. Zeer waarschijnlijk ga ik dan met Dr. Colijn eerst de andere steunpunten van de expeditie nog bezoeken ten einde daarvan ook een goed idee te hebben. Ik vind dat een buitengewoon goed plan, want ik vind het toch erg jammer om van dit mooie land niet meer te zien dan een van de eentonigste punten n.l. Babo. Wij zullen dan minstens een week wegblijven en dan heb ik nog een week om te zien hoe zij zelfstandig kunnen werken en nagaan of er nog wat te corrigeren is.

Uit Nanking ontving ik dezer dagen een telegram met verzoek om de datum van vertrek naar China op te geven. Nu heb ik daar erg op zitten studeren en zit er erg mee. Ik had eigenlijk de meeste zin gehad om over Amerika of over Rusland terug te keren. Maar in de eerste plaats kost dat meer tijd, tenzij ik door beide landen vlieg en dan is er weer geen aardigheid aan. In de tweede plaats zou ik dan in augustus door beide landen moeten reizen en dan is het er zo afzichtelijk heet, dat het weer geen genoegen is. Het beste zal dus zijn om te zorgen, dat ik in juni in Nanking ben en dan terug naar Java en van half juli tot ongeveer half augustus in Indië de zaken afdoen en dan met de K.L.M. weer terug.

Ik heb dan de hitte weliswaar op de Indië route maar dat is niet lang en meest in de lucht, terwijl het op Java dan heel goed schijnt te zijn. Ik beperk aldus mijn reismogelijkheden wel, maar om van eerzaam Delfts burger nu direct te veranderen in een wereldreiziger lijkt mij ook wat erg fors! Laat ik daarom uit touristisch oogpunt maar tevreden zijn, ook al ga ik nu heen en terug langs dezelfde weg. Dr. Colijn stelde nog voor om van Hongkong uit met de China Clipper dwars over de Stille Oceaan te vliegen naar Amerika. Dat is tegenwoordig een geregelde dienst met prachtige vliegboten, die heel veilig schijnt te zijn. Dat heeft voor mij nog wel even bekoring gehad om het avontuur en de prachtige tocht over de Filippijnen, Guam, Honolulu en Hawai,

maar in de eerste plaats vond ik dat toch wat te avontuurlijk en verder zal het zeker duur zijn terwijl ik dan weer in de knel kom met de levensverzekeringsvoorwaarden. Tenslotte de hitte in Amerika en ziedaar, waarom ik dat plan toch maar heb laten vallen. Nu weet ik toch zeker, dat ik naar Indië terug moet, dus kan ik in China niet meer voor de verleiding bezwijken om toch nog een andere route te nemen. Dat is wel weer een nadeel en ware het niet, dat ik de hitte in Nanking in juli gevreesd had, dan zou ik zeker eerst naar Indië zijn gegaan en pas in juli naar China. Dan was ik nog vrij man en zou op de terugreis naar Indië uit China nog altijd in Bangkok het K.L.M. vliegtuig naar Holland hebben kunnen pakken. Ik zal aan het eind van deze week bij de bemanning van de K.P.M. boot nog eens informeren naar het klimaat in Shanghai: misschien valt het mee en dan bestaat nog de kans dat ik eerst naar Indië ga om vrijer in mijn bewegingen te zijn. Zoals uit dit verhaal blijkt heb ik deze week heel wat zitten te studeren en ben ik nog niet zeker van mijn zaak. Daar kwam dan nog de narigheid bij, dat je omtrent reisgelegenheid enz. ook maar matig ingelicht bent, omdat hier buiten de dienstregeling van de K.P.M. niets bij de hand is. Zo zullen wij dus wel zien, hoe deze zaak loopt: afgezien van de huiselijke narigheid, die aan dit uitstel van mijn thuiskomst vastzit is het als gelegenheid om wat van de wereld te zien heel mooi en als vakman zit er ook een prettige kant aan, omdat men gerust kan zeggen, dat men van zulke expedities minstens even veel leert als dat het Chinesche gouvernement van mij zal leren. Overigens was het telegram dat ik deze week uit Nanking kreeg in het Hollands gesteld, doch alleen met een nummer ondertekend als telegramadres: ik vermoed dat het dus van één van de Hollandsche ingenieurs afkomstig is, die daar zitten en in het bijzonder kon de hele actie om mij daar te krijgen wel eens van Ir. van den Heuvel zijn uitgegaan, die natuurlijk in een of andere krant heeft gelezen, dat ik in Indië kwam.

In het particuliere leven van de afgelopen week is niet erg veel schokkends gebeurd. Mijn gezondheid is gelukkig goed, al voel ik mij soms ook wel wat futloos. Mijn gastheer is de hele week al weer thuis. Wel is te vermelden, dat de beide bedienden uitstekend voor mij gezorgd hebben en in het bijzonder Sardjo heeft best gekookt en in zijn regelmatige spijslijsten zelfs enige afwisseling weten te brengen. Dr. Colijn vermoedt, dat dit verband houdt met het feit, dat hij verleden week getrouwd is! Merkwaardig is intussen, dat ik van zijn nieuwe vrouw tot op heden nog niets ontdekt heb. Achter het eigenlijke huis staan de bijgebouwen, waarin de badkamer en de keuken en ook de vertrekken van het personeel. Die hebben hun uitgang echter naar de kant, die van ons huis is afgekeerd, zodat ieder zijn eigen voordeur heeft. Men leeft zo geheel gescheiden en merkt van elkaar buiten dienstaangelegenheden absoluut niets. Alleen in de bijgebouwen van het huis naast ons is een kleine baby en dat hoort men natuurlijk (op mij maken die geluiden en geluidjes een merkwaardige indruk!). Ik weet niet meer, of ik vroeger de opmerking al eens gemaakt heb in mijn dagboek, maar aan deze beide bedienden kan men weer eens zien welke grote verschillen tussen de rassen in de archipel bestaan. Sardjo is een Javaan, die nooit lacht en als Dr. Colijn eens een grapje tegen hem maakte, werd hij verlegen. Groeten komt nauwelijks voor en het zijn duidelijk twee werelden, terwijl wij van hun gedachten nauwelijks een beeld hebben. De andere man is een Papoea, die luistert naar

de naam Marcus. Het merkwaardige is n.l. dat de Christenen onder de Indische volken zich heel vaak tooien met Bijbelse namen. Marcus nu is een man, die veel dichterbij ons staat. Hij reageert veel duidelijker op hetgeen er rondom hem gebeurt. Hij lacht vooral veel meer en knikt altijd vriendelijk goede morgen, terwijl Sardjo net kijkt of je de grootste ruzie met hem hebt. Vrijdagavond en zaterdagavond zijn er publieke vermakelijkheden in het kamp georganiseerd, n.l. volksdansen van de Dajaks van Borneo en zaterdagavond een causerie van mij. Het spreekt vanzelf, dat ik het eerste belangrijk meer gewaardeerd heb. Het zijn prachtig gebouwde sterke mannen van buitengewone gespierde lenigheid. Zij zijn hier voor het maken van prauwen en gedeeltelijk gaan ze met de geologen het bos in. Het zijn n.l. de woudlopers van Indië. Met hun typische vlijmscherpe zwaarden, z.g. mandouw en hun uit zacht hout bestaande schilden, die fraai beschilderd zijn voerden zij krijgdsansen uit, soms solo en soms in paren. Het laatste was het meest interessant. Van kenners hoorden wij echter, dat zij het kennelijk niet al te ernstig opvatten, anders zouden zij nog veel woester hebben moeten zijn. Toch was het buitengewoon interessant om te zien. Het is typisch volk, dat je het gevoel geeft dat het zonde is, dat zij een broek en hemd aantrekken. Geheel naakt met hun lendendoek en een typisch mutsje met veren zijn zij veel mooier. De oorspronkelijke dracht van de Dajakkers is lang haar, ook voor de mannen. Soms hebben zij dat opgestoken als de vrouwen en soms ook dragen zij het loshangend. Het zou interessant zijn te weten hoe het met de kaalhoofdigheid staat onder deze mensen! Een erg mooi gezicht vind ik het overdag niet. Dan vallen na zulk een dans in schemerdonker deze mensen trouwens ook verder wel wat tegen. Zij lijken dan zeer weinig op de Javanen en hebben een veel meer Mongools type.

Gisteravond heb ik gesproken over "Technische overwegingen rondom de Nw. Guinee karteering gezien van geodetisch standpunt. Helaas vond ik het zelf niet erg bevredigend en kon ik vooral de geschiedenis niet voldoende recht laten wedervaren, omdat ik mijn aantekeningen niet bij mij had. Nu zal ik waarschijnlijk morgenavond meer op landmeetkundig gebied terecht komen. Dat wordt iets meer concreet en misschien wordt het daarom dan ook wat duidelijker. Dit was te veel in te weinig tijd en dan wordt het wat rommelig en als ik rommelig word uit tijdgebrek, dan ga ik merkwaardigerwijs nog meer woorden gebruiken voor nog minder zaken. De punten waar het eigenlijk om gaat komen dan een beetje in het gedrang. Toch heeft een enkeling uit het gezelschap hierdoor toch een beetje meer kijk op het geheel gekregen en daarmee ben ik dan al weer getroost; met moet zulke dingen ook willen aanvaarden, wanneer zij zeer duidelijk niet bijdragen tot vermeerdering van de eigen glorie. Een derde buitennissigheid was een vaartocht met de motorboot van de KNILM. Wij hielden met de heren Weers Disse en Liescher een uurtje eerder op en voeren 4 uur weg. Zulk een tocht is heel aardig om aan het gevoel van een krijgsgevangenkamp te ontkomen. Maar zoals de heer Bakker terecht opmerkte: je gaat een paar keer vissen en varen, dan nog een paar keer op jacht en dan is het afgelopen. Wanneer je je er zelf niet overheen kunt zetten en blijft piekeren of verzetjes zoekt, die er niet zijn, dan ga je er hier onherroepelijk aan. Ik heb ook het gevoel, dat het hier voor diversen vrij lastig is. Kriegsgefangenenlager psychose, sprak de heer Pfretschers dezer dagen eens over en dat lijkt mij heus nog

niet zo gek. Hij kan het weten, want hij kent nu beiden! Toch, om dit te bestrijden zijn wij op stap geweest. Een prachtige vaartocht van 1,5 uur door kalis en langs reusachtige bomen. Dat is op zichzelf natuurlijk gauw eentonig, maar wij treffen prachtige luchten en een heerlijke zonsondergang. Ik wijdde er een stuk film aan en hierbij een beeldje dat de heer Weers filmende van mij maakte. In donker waren wij weer terug onder het schijnsel van een prachtige tropische maan. Zulke tochten zijn wel leuk. De bedoeling was geweest ook te gaan vissen, maar daar werd het te laat voor. De heer Disse had zijn jager visser timmerman, genaamd Evert ook mee en die kwam na enigen tijd uit het bos met een paar prachtige kroonduiven. Beesten zo groot als een grote kip met prachtige blauwe veren en een schitterende kuif. Jammer, dat er hier geen gelegenheid is om zulke vogels vakkundig te laten opzetten. Voor zondag staat er een tocht door het bos op het programma.

GOEDE VRIJDAG'S MIDDAGS 1936

Zulke feestdagen in het oerwoud zijn rare en naar mijn smaak nogal katterige dagen. Zondag is het Pasen en de Papoea's zijn de enigen die het vieren in hun kerkje. Alleen enkele Roomschen onder ons trachten hun kerkelijke plichten te doen, maar voor de rest is het niets en moet ieder maar zo wat voor zichzelf zorgen. Gisteravond had ik daarover nog een lang gesprek met de dr. Colijn, die ook de toenemende geestelijke armoede van zulk een bestaan hekelde. Naar mijn gevoel ligt er iets buitengewoon schrijnends in het feit, dat men 's zondags de Papoea's en andere inlanders in de primitieve zendingskerk de oude psalmen en gezangen kan horen zingen, terwijl daarnaast deze zelfde grondslag van onze hele westerse cultuur en beschaving voor die zelfde westerlingen in Babo in het geheel geen rol meer schijnt te spelen. Wat moeten de inlanders daar toch wel van denken en zoals zo vaak, vraagt men zich af, wat zij eigenlijk wel van ons moeten denken. Zo gaat het in erg veel dingen hier in de bol van de inlanders vast wonderlijk toe. Vanmiddag na het eten zag ik Marcus vaten wassen. Hij boende een puddingvorm heel uitvoerig met een boender en zoveel zeepsop, dat het ding zelf nauwelijks te herkennen was. Toen ik er weer langs kwam, onderging een lepel dezelfde bewerking. Zij moeten ons als een zwak geslacht beschouwen, waarvoor men het drinkwater moet koken, omdat wij anders ziek worden enz. Dat het ook voor hen wel goed zou zijn is een gedachte die vermoedelijk bij de Papoea niet opkomt. Nog een vreemd verhaal hoorde ik vanmorgen van de kampbouwer Adolfs, die hier architect is.

De Papoea's hebben hun belasting nu al betaald tot en met 1937. Aangezien dat eigenlijk de hoofdzaak is, waarvoor zij geld nodig hebben is hun lust om te werken weer geheel verdwenen en voelen zij zich terecht vrij man. Voor hun eten behoeven zij niet te werken: de sagopalm groeit in het moeras en de vis vangen zij zelf, dus is de zaak zeer eenvoudig. Hoogstens een kwartje voor een broekje en daarvan kunnen ze zich thans ook een voorraad inslaan. Als men dit bedenkt kan men eens nagaan welke rare rol de olie exploitatie in het bestaan van die lieden speelt: bijna even vreemd als het gouvernement. Een vent, die wegens snellen dwangarbeid had gekregen in Faf Fak beriep er zich later in zijn kampong op, dat hij in Soerabaya was geweest (Dat is voor de Papoea alles wat heel ver weg is). Hij had het er geweldig goed gehad, het enige, waartegen hij bezwaar had gemaakt was, dat men hem voor zijn werk niet betaald had. Wat is nu voor zulke

mensen het begrip straf en hoe moet men dit volk aan geregelde arbeid wennen, zoals dit voor de Javaan geldt? Reeds nu worden zij daarom min of meer geroofd uit hun kampong en hier gebracht om te werken. Dat lijkt dus wel wat op dwangarbeid, zonder dat het officieel bestaat. Het lijkt erger dan het is, want het is ook op hygienisch gebied de manier, waarmee de regering met deze mensen moet omspringen bij de pogingen om ze in vaste kampongs te houden. Toch is het natuurlijk niet te ontkennen, dat de trek van dit volk binnen de technische ontwikkeling hun toestand van eeuwige tevredenheid zal verbreken en de zonden, die voortvloeien uit de begeerte tot hun deel zal maken. Ze zullen aan het werk moeten en de beschaving ondergaan! Het is nu eenmaal niet aan te nemen, dat dit stuk van de aarde, waar mensen gedeeltelijk nog in het stenen tijdperk schijnen te leven, in die toestand zou kunnen blijven. Vreemd, nog nooit ijzer gezien en op het hele eiland is geen paard aanwezig, behalve een geïmporteerde en nu zwaait de vliegmachine boven hun hoofden. Maar is het zo zeker, dat ze ons niet als een zo zwak geslacht beschouwen, dat wij niet voldoende kunnen lopen en daarom met zoiets zijn uitgerust? Een mens, die zich zelf graag in het middelpunt der schepping waant, vindt daartoe altijd wel een geschikte redenering, zelfs als men Papoea is. Dat men erg weinig erg heeft in de dagen van de week en in de zondagen is maar vrij gelukkig. Het gekke is, dat ik in de week altijd in de middaguren werk en dan door de warmte vaak niet al te ijverig ben, maar zoals zondag is het toch niet! Dan krijg ik een slaap die niet te bedwingen is en daarom ben ik straks maar een uurtje gaan slapen. Thuis heb ik dat natuurlijk ook wel eens, maar toch nooit in die mate! Dit land vraagt wel heel wat van de mensen aan uithoudingsvermogen en energie.

Met de zaken gaat het nog erg matig. Ik ben er nu wel achter, dat wij er met de aanwezige bezetting er lang niet komen en dat er dus beslist heel wat moet gebeuren alvorens ik gerust mijn hielen kan lichten. De vliegers en navigatoren gaan naar de andere bases en zijn voor het landmeetkundige werk, vooral rekenen, dus uitgeschakeld. Hannema zit dan te rekenen met 2 inlanders, waarvan er een secretaris moet spelen bij de triangulatoren en Roggeveen loopt er wat omheen, maar doet zelf eigenlijk niets! Daar komt niet de minste schot in. Verder was Leyenaar verleden week ziek en Hannema gisteren en daartegen is eigenlijk geen reserve aanwezig. Over vriend Brucklacher ben ik de afgelopen week ook niet zoo bijzonder tevreden geweest, omdat ik achteraf toch duidelijk het gevoel krijg, dat hij in de triangulatie van niet Zeiss opnamen in een triangulator, die ook niet van Zeiss is, niet veel lust heeft. Eerst heeft hij in de afgelopen week een scherpe propaganda gevoerd voor grafische in plaats van instrumentale triangulatie, die volgens zijn zeggen bijna even nauwkeurig zou zijn als men niet kritisch luisterde. Toen ik hem nu verder aan de triangulator zette was zij eerste ruit formidabel slecht, nadat hij eerst tegen zijn secretaris had beweerd, dat hij best in een prismastand kon meten.

Toen het niet uitkwam ben ik er zelf achter gaan zitten en had het toen direct in orde en zelfs zeer mooi, nadat ik de aflezing in de linker plaat 20 minuten anders had gekregen dan hij.

Op het gebied van grafische triangulatie heb ik hem een proef laten doen en toen bleek dat ook minder mooi dan hij eerst liet doorschemeren. Wel is het resultaat voor opvulkettingen goed te gebruiken, maar daar blijft het ook bij en dat heeft hij toegegeven. Over Hannema en Leyenaar ben ik best tevreden.

Hannema vind ik beter dan in Holland en hij leunt nu ook veel minder op Roggeveen. Dat is op zich zelf ook wel een typisch verschijnsel, dat bewijst, dat er een verschuiving tussen die twee heeft plaatsgevonden. Welke maatregelen genomen zullen worden zal binnenkort worden beslist, maar ze zijn zeer ingrijpend. Omdat de Directies in Holland ze pas de volgende mail krijgen, laat ik mij er nu en hier nog niet over uit.

Zondagmiddag van de Eerste Paasdag. Een wonderlijke dag in Babo. Vanmorgen aan de steiger geweest, waar de koelies de gedeeltelijke lading van de boot van gisteren nog aan het overbrengen naar het pakhuis waren. Dus geen Pasen! Toch heb ik zelf ter ere van Paas zondag een das aangedaan en dus de bovenste knoop van mijn overhemd bij uitzondering eens vast. Dat wordt mogelijk en draaglijk, omdat het zeer koel is. Het is n.l. van gisteravond tot nu toe heel slecht weer. De hele nacht heeft het geregend en ook vandaag is het weer donker met afwisselende buien met regen en wind. Gunstige paasstemming is er dus niet. Op weg naar huis kwam ik vanmorgen de inlanders tegen die in hun beste pak, met een zwarte lusteren jas aan keurig uitgedost met het kerkboek onder de arm, naar de kerk gingen. Een stukje verder stond de Roomsche kerk van de missie, keurig versierd met palmen en groen en zijden wimpels en vlaggen. Ik kon niet nalaten daar even in te lopen en het was een gekke gewaarwording voor mij om een soort stil kwartiertje te beleven in die missiekerk in Babo, waar de Papoea's anders zitten en een paar plaatsen zijn ingeruimd voor de enkele blanken, die Roomsche zijn. Dat was mijn Pasen van de religieuze kant. Verder is er hier op zulk een dag niet veel te beleven. Dat komt natuurlijk ook een beetje omdat de leiding van zulk een werk zo door het werk wordt geabsorbeerd, dat er toch nauwelijks tijd is voor andere gedachten. Ik ontdek dat aan mijzelf en nog sterker aan Dr. Colijn; een man met wie men een prachtige geestelijke omgang kan hebben, maar die practisch altijd zit te piekeren over de enorme vragen die vast zitten aan de exploitatie van dit reusachtige land, dat zo ontzettend veel moeilijkheden biedt. Ik heb voor zo iemand werkelijk grote bewondering en hij is een man, die er voor geknipt is. Hij is een uiterst sportieve figuur en een geoefend woudloper, die met een stuk of wat koelies dwars door Nieuw Guinea is getrokken en zich aldus een enorme plaatselijke kenn is heeft verworven, die voor het leiden van een dergelijk werk volkomen onontbeerlijk is. Het is niet alleen de luchtkartering om welke het gaat, maar er volgt een terreinonderzoek door de geologen, een boorcampagne en dan nog een gravimetrisch onderzoek! Al die groepen moeten over het reuzen land, dat 3 maal Nederland is, verdeeld worden. Zij moeten transportmiddelen hebben en alles wat er meer voor nodig is om hen van koelies en voedingsmiddelen te voorzien. Het is een reuzenorganisatie, die geheel door het hoofd van een man gaat. Een werk om van de watertanden en dat trouwens ook niet vaak op deze reusachtige schaal is aangepakt. Nu zitten wij bijvoorbeeld met de vraag naar een vliegbasis op het zuid oostelijk deel van het op te nemen gebied. In de aanvankelijke opzet was een vliegveld voorzien in Mimika, dat was begroot op f.

22.000, . Nu men op het terrein komt, blijkt in de eerste plaats, dat de andere vliegvelden ongeveer het vierdubbele blijken te moeten kosten en verder, dat op de zuidkust in het geheel geen veld kan worden gemaakt. Wel een basis voor watervliegtuigen aan de Etna baai doch verder naar het oosten is het helemaal een woesternij van water en moeras. Men had een droog plekje gevonden bij Aika, doch nu geeft de bevolking aan dat bij hoge waterstanden aan de rivier het water ongeveer 8 meter kan stijgen en de hele zaak zou wegspoelen. Voor zulke aardigheden komt men hier te staan. Nu gaat de heer Colijn zeer waarschijnlijk direct na aankomst van de Sikorsky op 17 april naar de zuidkust om die zaak uit te zoeken en het is zeer waarschijnlijk, dat ik hem op die tocht zal vergezellen met een luchtfotograaf. Het heeft voor mij het voordeel, ook de andere stations te zien en te beoordelen. De heer Colijn is daar wel op gesteld met het oog op latere ervaringen en hij heeft graag, dat ik een zo volledig beeld als mogelijk zal hebben van het hele werk, ook om hiervan aan de Directie van beide partijen een zo juist mogelijke indruk te geven. Van dien kant gezien vindt hij het jammer, dat ik naar China ga, omdat ik dan wat laat in Holland kom voor dat verslag. Nu verder over Pasen is hier niet veel te vertellen. Het is inmiddels weer avond geworden en het regent weer met stralen uit de lucht, zodat het hier overal een beetje lekt en de spetters op mijn schrijfmachine vallen. Wij zijn op het ogenblik met z'n drieën, want met de boot van gisteren is hier de chef van de boringen gekomen die een oude kennis van Dr. Colijn uit de Barito exploitatie is en die ook bij hem woont. Deze heer Wittich is een Oostenrijker, die met een Hollandsche vrouw getrouwd is en is een aardige vlotte man. Wij vermaken ons hier in huis met allerlei discussies, die zeer genoeglijk zijn, doch die bovendien voor het werk nog eens hout snijden. Ik vind het werkelijk heel aardig om zo een beetje mee aan de leiding van zulk een groots werk mee te dokteren. In het bijzonder de zaken van de luchtkartering en van de reorganisatie van het werk en van het contract bespreek ik geregeld. Morgenavond zullen de heren Colijn, Steveninck en ik de hele zaak nog eens bespreken en dan zal er de volgende week een nogal ingrijpend voorstel in deze zaken weggaan. Aangezien ik voor radicale plannen, zoals die in de maak zijn, voel, vind ik dat wel een aardige bezigheid.

WOENSDAGAVOND VAN 15 APRIL 1936

De tijd schiet al op en vanavond hoorde ik door de radio het woord bloembollenvelden. Het is heus een gekke gewaarwording te bedenken, dat nu thuis de narcissen zeker bloeien en ook de tulpen al en dat ik die niet zien zal. Ik heb dat direct een vreemd vooruitzicht gevonden, al voor ik wegging, maar nu vanavond overvalt mij dat weer. Je hebt aan een kant het gevoel, dat je ontzettend veel beleeft en aan de andere kant, dat je eigenlijk een stuk leven overslaat. Dat laatste slaat dan natuurlijk op thuis en wel in sterker mate dan andere jaren het geval zou zijn geweest. Het gekke en ook wel beroerde is, dat er van die dingen zijn, die zul je nooit hebben meegemaakt. Dat blijft overlevering voor je en een beeld, gevormd uit de mededelingen van de huisgenoten. Zo zal het de kinderen nu gedeelte wel duidelijk zijn, waarom er met Moeder iets en die niet gewoon is, maar hoe het nu eigenlijk in huis is zal ik niet weten en ook nooit eigenlijk goed kunnen navoelen, omdat ik het niet zelf beleef. Och, ik beklaag mij daarom nog niet in elk opzicht. Doch wanneer er niet meer aan vast zat als een reis naar Babo en vooral het verblijf hier, dan zou

ik het nog niet weten. Het wordt hier vrij gauw saai en eentonig. De a.s. reis naar de zuidkust moet dat nu een beetje goedmaken, maar anders is hier minder aan de hand dan dat je vroeger thuis achter in het hooiland stond in de polder. De reis moet het doen en die doet het ook inderdaad. Ik ben alleen nieuwsgierig of de terugreis en de reis op Java mij even veel zegt als de reis erheen, toen alles voor mij nog geheel nieuw was. China heb ik in de grond van de zaak niet erg veel zin in. Ik zit aldoor nog zowat te vissen of ik er niet met goed fatsoen onder uit kan. Misschien is het wel nodig, dat ik voor deze zaken eerder naar huis ga. Het is op het ogenblik ingewikkeld genoeg geworden. De reeds boven aangekondigde bespreking had plaats en wij zijn inzake het contract tot zeer radicale denkbeelden gekomen, die ons zijn opgedrongen door de omstandigheden, die zo enorm afwijken van hetgeen bij de samenstelling van het contract is verondersteld. Men kan niet eens uitrekenen wat het werk zou hebben gekost, indien men het zou hebben uitgewerkt volgens de bepalingen van het contract, om de eenvoudige reden, dat zulks onuitvoerbaar is. Toch maken zulke discussies het werken heel wat aangenamer. Alles gebeurt in een zeer prettige harmonie met de heren Colijn en Steveninck. De heren in den Haag krijgen gelijk met deze mail een aantal brieven, die wel enig opzien in de kringen van de N.N.G.P.M. zal baren. Misschien dat alles lukt, zoals wij ons dat voorstellen. Ik heb een lang memorandum geschreven in welke ik een oplossing aan de hand doe voor de lastige punten in de geodetische afdeling. Ik vertrouw, dat de heren er mee accoord zullen gaan.

Ik voel mij helaas niet erg lekker vandaag; keelpijn en een zware verkoudheid op komst. Het is jammer, dat dat nu juist op komt voor de vliegtocht naar Aika. Maar met allerlei middeltjes blijft het misschien binnen redelijke grenzen. Fijn is echter anders en het is hier een prachtig klimaat om verkouden te worden, want ik zit nu lekker in mijn pyama aan de schrijfmachine te tikken en je voelt telkens een koud zuchtje door het huis waaïen. Deze dagen is de familie aan het varen op de botter. Uit de gezellige brieven de kinderen en van De Ridder heb ik van de voorbereidingen gehoord en ook het programma. Nu, dat lijkt mij uitstekend, het enige jammere is dat ik er niet bij ben, want het is, zoals De Ridder veronderstelt, dat ik hier in de warmte er wel eens naar verlang in de paasvakantie zo aan dek te staan en de frisse wind door je buis te laten waaïen, ook al is het dan koud. Wat een troost, dat deze grap niet al te lang duurt en ik er binnenkort weer van kan meeprofiten. Die boot is toch maar een zaligheid, vooral, omdat het ook voor de kinderen zo'n plezier is. Ik stel mij van de technisch verbeteringen aan de machine wel wat voor: de heren zullen er wel voor gezorgd hebben dat dat in orde komt. Het moet nu zelfs een genoegen zijn om met de motor te varen. En dan die nieuwe zeilen er op; het wordt nu helemaal een pracht. Ik zal in mijn brief aan Teun nog wel op wat bijzonderheden ingaan. Ik neem aan, dat hij er op past, tenminste in zijn brief lijkt dat heel aardig zo.

Vandaag is de eerste ruitenketting zo ver gekomen, dat wij wat zicht op de berekening krijgen. De overdracht van de schaal was prachtig, maar de hoeken waren slecht. Er zijn aanwijzingen, dat de terrestrische metingen hier schuld hebben. Ik ben nieuwsgierig, wat de dag van morgen weer opleveren zal. Je staat hier telkens

voor verrassingen, maar tot mijn spijt moet ik zeggen, dat het zelden aangename zijn! Met het meten en met de instrumenten gaat het goed.

Vrijdagavond 17 april. Vandaag een beetje een wondere dag voor mij, die mij aan één kant erg verheugt. De heren Colijn en Steveninck achten het beiden urgent, dat ik niet naar China ga en betrekkelijk spoedig naar Holland terugkeer teneinde over allerlei zaken, die de beide directies raken mondeling verslag uit te brengen en nieuwe onderhandelingen inzake het contract te voeren. Steveninck heeft vanmorgen een telegram gestuurd naar Batavia, waar de heer Rendorp nog is om te vragen, of men in mijn Chinareis op een of andere wijze toch nog een Knilm belang ziet; in dat geval zou die reis doorgaan maar anders heeft hij veel liever, dat ik naar Holland ga, om daar diverse zaken te behandelen, die ik hier in dit dagrapport niet kan noemen, omdat ik niet weet, wie het onder ogen krijgt. Zo is er dus een grote kans, dat ik toch nog gauw naar huis ga en de Chineezden den Chineezden laat wassen! Het is misschien een beetje gek van mij en een ander zou het misschien een vererend verzoek vinden, maar ik heb een stille blijdschap, als ik binnen afzienbare tijd weer thuis zal zijn! Het gevolg van de China affaire is dan, dat ik alleen nu het gevoel heb, dat ik vrij gauw thuis zal zijn en dat het meevalt.

Verder ontdekte ik een gekke geschiedenis. Ik werd gisteren uit Batavia gepord om een antwoord over die reis. Nu was dat telegram van 19 maart, waarin ik uitgenodigd werd ondertekend met "Area" hetgeen het telegramadres van de Knilm is. Ik heb dus niet verder opgelet en heb het antwoord naar Amsterdam gestuurd met instructie om Corsten te verzoeken, thuis te overleggen. Daarop heb ik nooit antwoord gekregen. Ik dacht dus, dat dit wel in orde was en dat de Knilm het accoord had doorgegeven aan de regering. Alleen kreeg ik uit Nanking later de telegrafische vraag om te melden, wat mijn laatste postadres was in Indie. Ik nam dus opnieuw aan, dat de zaak in orde was en deed dit te meer, omdat ik ook met de gezant in Peking nog een telegrafische correspondentie heb gehad om inlichtingen. Ik dacht dus dat de zaak in orde was en ik had de boot al uitgezocht. Nu kwam gister dat telegram van Aera uit Batavia en nu bleek mij dat de Knilm in Batavia hetzelfde telegramadres had. Hij seinde nu, dat de regering moest antwoorden. Nu blijkt, dat er dus nog nooit een officieel antwoord is. Zeer waarschijnlijk zal het antwoord nu dus worden, dat ik niet kan, omdat mijn spoedige aanwezigheid in Holland urgent geacht wordt.

Vandaag heb ik met verwondering de heer Roggeveen geobserveerd. Die heeft kans gezien een gehele dag kwijt te raken met het uitmeten van een draad van 300 meter en het voorzien ervan met plaatjes om de 10 meter. Deze man is werkelijk een mislukking, zoals ik mij geen tweede denken kan. Hij is zo volkomen ongeschikt voor leidend werk, dat het meer dan hopeloos is. Hij doet zelf vrijwel niets en het heeft er zelfs de schijn van, dat hij een poging doet om de zaak vooral lang te laten duren. Zo iemand zit hier voor het geld dat hij ermee verdient, en als hij dat zou krijgen voor een andere bezigheid, dan zou het hem misschien ook wel lijken. Gaf het dan nog f.100 in de maand meer, dan zou hij spoedig van betrekking veranderen. Voor de uitzending heb ik ook al eens een geld discussie met hem gehad, die ik niet zo prettig vond, maar daaraan gaf ik toen een andere uitleg. Nu weet ik, dat hij hier zit voor het geld en daar is alles

mee gezegd. Van enthousiasme voor het geheel is geen sprake meer. Ik had in Holland de sterke indruk, dat dat er toen wel was, of was dat ook alleen voor het salaris. Ik heb wel in de gaten, dat wij met onze jonge landmeters toch wel erg voorzichtig moeten zijn, want collega Tienstra zou op deze man toch ook huizen gebouwd hebben en het is eerlijk zulk een geval, dat ieder hem in de gaten heeft, ook zijn z.g. ondergeschikte. Vanmorgen kon ik mij werkelijk niet langer goed houden en heb ik medegedeeld, dat ik de zaak op deze wijze zat was en dat ik had voorgesteld de boel naar Holland te verhuizen en het gehele werk op te dragen aan de Rijkswaterstaat op grond van het contract met B.P.M. Zij zouden dan in september in Holland aankomen en gedeeltelijk in dienst van de waterstaat overgaan. Gedeeltelijk natuurlijk lange gezichten en in het bijzonder Roggeveen probeerde nog te betogen, dat het dan nuttig was, dat hij ging helpen bij de astronomische plaatsbepaling. Dat was dus een poging om hier te blijven, nadat ik had gezegd, dat er natuurlijk geen sprake van kon zijn, dat zij een hoger tractement zouden krijgen dan gelijkwaardige krachten in onze dienst. Een enkele andere vond het wel weer prettig en zag er ook de goede kansen in met een toekomst, die misschien nog verder kan reiken dan deze luchtkartering. Wel ben ik nieuwsgierig hoe de zaak zal afkomen. De directies krijgen gelijk met deze mail het voorstel, dus het is goed, indien er even niet over gesproken wordt. Na een week mag dit verhaal dan wel onder de ogen komen van de heer Fortuin, maar ook die moet het verder nog als vertrouwelijk behandelen, hoewel ik vermoed, dat het via de Iwema's wel eens zijn weg naar het gebouw kon vinden.

22 APRIL 1936

Woensdag. Sedert de laatste dagboek aantekeningen is er weer van alles gebeurd en toch ook weer niet zo veel bijzonders. Zondag heb ik een tocht gemaakt met de motorboot Leko van de N.N.G.P.M. in gezelschap van de geodetische heren Brucklacher, Roggeveen en Hannema naar Wassian. Dat is een afstand van 50 km van Babo en wij deden er 4 uur over. De reis gold een bezoek aan de heer Verstelle, die daar bezig is met astronomische waarnemingen. Zijn station is gelegen in kampong Steenkool aan de voet van de z.g. Steenkoolbergen. In het dal tussen die bergen vindt men n.l. lagen van steenkool vrijwel aan de oppervlakte. Jammer is het echter, dat het geen echte steenkool is maar schijnbaar een heel jonge formatie. Het is iets tussen houtskool en steenkool in. 's Morgens om 7 uur zijn wij vertrokken met allerlei etens en drinkwaren en ook met veldbedden en een klamboe, want je kunt nooit weten, welk weer het zou worden en als er een dikke bui komt, dan moesten wij ergens vluchten en als het heel slecht weer werd, hetgeen hier in de middag nogal eens gebeurt, dan zouden we moeten overnachten in kampong Steenkool bij Verstelle. Dat is gelukkig niet nodig geworden en wij waren voor 7 uur in de avond weer aan de steiger terug. De bevelhebber van dit vaartuig is een leuke vent uit de buurt van Bandjermasin, luisterend naar de naam Japie. Hij voorspelde al heel gauw dat het weer wel loslopen zou en Japie had inderdaad gelijk, zoals hij op dat gebied bijna altijd gelijk schijnt te hebben. Ik heb dat leuke snuit in diverse standen gefilmd en ik hoop, dat de opnamen van deze fraaie tocht gelukt zijn. Het is van de zending die met Dr. Taverne naar Holland is vertrokken de laatste film (ze zijn op de doosjes gedateerd) voor de film, die ik maakte van het afscheid van Dr. Taverne. De rest

van de bemanning was een Javaan als hoofdmachinist en dan nog 3 Papoea's als hulpmachinist en matrozen. Om deze mensen heb ik die dag wel weer plezier gehad!

Wat zij die Papoea's aardige, gezellige en vriendelijke mensen. Ze kunnen zich kostelijk amuseren. Een paar ervan hadden op een ogenblik een hele tijd daverend plezier om hun eigen pogingen om met een lucifer in de wind een sigaret op te steken. De Javaan vertrekt daarbij geen spier van zijn gezicht en de hoofd machinist, die ook vrij goed Nederlands bleek te spreken vond dat hele geval kennelijk te min.

De reis zelf ging heel aardig, maar toch zit er in dit landschap een vervelend iets, vooral zo op de rivieren en de moerassen. Je vaart tussen hoge bomen van allen ongeveer hetzelfde soort n.l. mangrove met luchtwortels die zo hoog zijn als het tijverschil in de rivier, dus ongeveer 3 a 4 meter. Vooral bij laag water is dat een vrij smerige slikbende. Met hoog water hangt het groen van de bomen tot op het water en dan ziet het landschap er wat vriendelijker, ik zou haast zeggen, menselijker uit. Het landschap wordt plotseling weer veel interessanter als je heuvels en bergen te zien krijgt boven het moerasbos uit.

Dat hadden wij heel mooi en dan kan met mooi middaglicht toch wel weer erg mooi zijn. Onze landschapsschoonheid in al haar kleurenpracht moet men hier echter niet zoeken. Alles is groen en het is altijd hetzelfde groen: alleen de ene tijd van het jaar regent het wat meer en komt de wind uit een andere hoek. Maar de boterbloemen in mei en de zuring en pinksterbloemen langs de slootkanten, zoals ik die ken van nu en vooral van mijn jongensjaren; ik geloof, dat ik er

op den duur heimwee naar zou krijgen. Deze natuur is in sommige punten bepaald mensvijandig en wel in hoofdzaak door de ontzettende eentonigheid. De geologen, die zo 3 maanden achter elkaar in het bos zitten komen er zo ongeveer gebleekt uit, omdat ze bijna nooit zon te zien krijgen, laat staan een andere kleur dan het eeuwige groen. Op zulk een tocht als wij maakten, ontdek je van zulke dreiging van het oerwoud ook alleen maar iets in de verte n.l. Als je je eens voor de opgave stelt om zulk een ondoordringbaar woud in te trekken met een stel Dajaks, die met de parang, een groot slagmes in de vuist eerst een baan hakken en de bomen in de lengterichting vallen laten. Helaas heb ik er geheel geen tijd voor om zulk een tocht eens te maken, want eigenlijk zou ik dat toch wel graag doen.

Nu weer over onze tocht van zondag. De motorboot liep prachtig en ik dacht er menige keer aan, dat het vermoedelijk een dag was, dat de rest van de familie op Bab na wel op de Zuiderzee zal dobberen om de botter naar Harderwijk te brengen. Het had mij best geleken om daar ook eens even aan boord te zitten, want eigenlijk is dat toch mooier. Je zou hier met de botter anders ook reusachtig kunnen zeilen op dit water, waar een zeewaardig schip zo nodig is, dat alle vaartuigen die hier zijn naar ik meen al eens een keer zo ongeveer vergaan zijn. Maar op onze reis was er gelukkig weinig kans voor. Om ongeveer half 12 waren wij aan kampong Steenkool en zagen hoe de heer Verstelle daar huisde. Een heel primitieve tent van atap en latten. De grond had hij van een Papoea en het hout en de atap ook. Hij wilde dat huren, om nu maar een voor ons begrijpelijke uitdrukking te gebruiken. De man wilde dan daarvoor f.25, hebben. Nu, dat kon de maatschappij niet betalen zei Verstelle, wat of hij dacht van f.1,50? Hierop zei de man, dat dat best was. Van geld hebben ze

tot heden nog geen begrip. Bovendien is het ook vrij nutteloos voor hen, want het geld dat ze krijgen wordt meestal direct door een bestuurs assistent ingerekend voor belasting! Mij lijkt intussen de kans niet uitgesloten dat dit vriendje niet alles naar Batavia verantwoorden, want een gezegelde kwitantie aan de Papoea heeft niet veel effect als waarborg. Een ander geldverhaal van hem is, dat hij op een ander punt eens een zak met mooie nieuwe vierduitstukken had; toen hij daarmee gedeeltelijk ook betaald had, kwamen de andere kerels hun kwartje, dat zij als dagloon hadden ontvangen, ruilen voor zo'n mooie vierduit. Erg zuiver Papoe is het daar een heel stuk, een 20 km in de Vogelkop ook kwalijk meer. De zending heeft hier ook al invloed uitgeoefend. Sommigen vinden dat jammer en menen dat dit volk van de beschaving niets goeds te wachten heeft en alleen hebzucht en geslachtsziekten als hoofdkenmerken der beschaving haar deel zal zien worden.

Gedeeltelijk is dat nu echter reeds het geval. Wel zijn er nog stammen op de noordkust, die nog gezond zijn, omdat ze helemaal wild zijn, maar dat blijft zeker niet zo en dan is de tragiek inderdaad, dat deze mensen alleen de slechte kanten van die beschaving hun deel zien worden. Dat is nu het zegenrijke werk van de zending, n.l. om hen, die toch in de zuiging van het wereldleven terecht komen iets van een tegenwicht te verschaffen, ook aan de binnenkant van hun bestaan, tegen al hetgeen hen van buiten bedreigt. Wie echter graag wilden ziet kan die op sommige plaatsen nog wel vinden, maar het wordt toch al net als met de schaapherders in Drente en op de Veluwe. Inderdaad zijn ze er nog wel, maar men moet zich haasten om ze te zien, aangezien ze gauw verdwijnen, vooral als de olie hier werkelijk zal worden ontgonnen. En de Papoea is intelligent genoeg om daarbij een rol te spelen, zijn enige moeilijkheid op het ogenblik is nog, dat hij werken een ongemotiveerd iets in zijn leven vindt, omdat hij nog te weinig van de hebzucht bezeten is. Als ik anders hier aan de steiger al die smerige kleine prauwen zie, waar hele families in leven, waar een heel deel lijdt aan allerlei ziekten zoals t.b.c. en al wat je maar wilt, dan is het heus niet zo erg, als daar wat verandering in komt. Al die bewonderaars van de cultuur der wilden moeten dat geval ook maar eens bekijken! Misschien dat ze beseffen, dat ze van hun medemensen kermispoppen maken. Ook het beroep op de tevredenheid van de natuurmens lijkt mij gevaarlijk. Daarover debattee ik nogal eens met mijn gastheer! Men moet m.i. nooit vergeten, dat de angst voor van alles en nog wat, dat in hun leven zo overheerst, vele malen ongelukkiger is, dan dat de tevredenheid uit niet beter weten hen gelukkig zou maken in vergelijking tot de grote massa in Europa!

Terug hebben we leuk gevestigd. Alleen het resultaat was matig. De methode is trouwens ook vreemd. De roofvisschen zijn hier zo vraatzuchtig, dat je met een wit lapje aan een haak als aas al klaar bent. Dat komt te slepen aan een lange lijn achter het schip en dan af en toe hapt er wel één. Ons gebeurde dat ook, maar toen wij de knaap van 3/4 m binnen boord hadden zou dat gefilmd worden en daarmee raakte hij weer overboord. Waarschijnlijk, omdat de Papoea matroos verbouwereerd werd, anders laten die heus geen vis schieten. De terugtocht begon om 2 uur en was eerst erg warm, maar later konden wij toch weer boven op het zonnedeck zitten, hetgeen natuurlijk luchtiger is als in de kajuit. Het licht was wel erg mooi en dan met de bergen op de

achtergrond zoo als afsluiting van een riviergezicht was het toch wel erg mooi en zal ik het toch wel in mijn herinnering bewaren. Ook al schijnt dit land op andere plekken veel mooier te zijn, ook al sputterde ik in het begin van dit verhaal wat tegen het landschapsschoon van Nieuw Guinee. Mooi was ook de Bitoeni golf, die op de terugreis enige tijd zo spiegelglad was, dat men de bergen erin weerkaatst kon zien. Ook dat was wel een mooi tafreel. Ik heb op de hele tocht heel wat opnamen gemaakt. Ik heb er een Ciné film en een Leica film aan verschoten. De eerste is al op weg naar Holland en de laatste is nog hier. Het verwerken van dat enorme aantal fotos zal ook nog wel een moeilijkheid zijn. Met dr. Taverne gaf ik eigenlijk een beetje ondoordacht ook alle Leica films mee. Helaas zijn die niet al te best geworden. Ze zijn vrij grof tengevolge van de hitte van ontwikkelbad enz. Ik heb nu film gekocht, die er beter tegen bestand is. Het zou het beste zijn, indien het mogelijk was, die opnamen op een formaat 6 x 9 af te drukken en mij dan weer toe te zenden n.l. de afdrukken. Ik koop dan een aantal losse witte vellen van stevig papier en daar plak ik ze gedurende de reis ergens op. Als ik dat niet doe komt er niets van terecht. De stereo opnamen, die altijd naast elkaar zitten moeten op een maat van 55 mm wat hun grootste maat betreft vergroot worden, en dan plak ik die naast elkaar op. Het is dus zaak, dat zo gauw mogelijk te laten doen en het zou mooi zijn, indien ik dat zaakje dan eind juni op Java terug had.

ZONDAGAVOND 26 APRIL 1936

Mijn dagboek is nog niet bij en ik ben de hele week nog schuldig maar ik kan toch niet nalaten te beginnen bij de 2 wondere dagen die ik achter de rug heb. Om maar met de deur in huis te vallen: wij zijn vanmorgen met de Sikorsky op 5200 m rondom en over het hoogste gebergte van Indië gevlogen, zijnde de bekende Carstensz toppen. Ik heb als luchtfotograaf gefungeerd en de eerste opnamen van deze berg uit de lucht gemaakt, die er ooit van zijn vervaardigd.

Het is eigenlijk in het geheel voor het eerst, dat men er zo dicht bij is gekomen en ook vóór het eerst dat er overheen is gevlogen. Ik heb gefotografeerd met een 13 x 18 camera, die men bij de expeditie meer voor overboordopnamen is gebruikt. Verder paste ik ook de Leica toe en morgen wordt de zaak ontwikkeld. Ik hoop, dat er van deze zeer originele opnamen iets terecht komt. Nu het relaas.

De bases te Etna baai en te Aika zouden worden bezocht. De eerste om geïnspecteerd te worden en de tweede om de inrichting te bespreken. Aangezien aan de gehele Zuidkust geen vliegveld is te maken zonder enorm overdreven kosten, worden dit bases voor watervliegtuigen, n.l. Sikorsky, waarvan er in juli nog een tweede komt ter vervanging van de verongelukte Dragon. De bemanning bestond uit de Amerikanen Brookings als piloot en Atkinson als mecano. Passagiers Dr. Colijn, Mr. de Ruyter, van Steveninck en ondergetekende. De gehele leiding van het werk was dus voor 2 dagen op stap en zat in hetzelfde kistje. De tocht begon gistermorgen om 8 uur uit Babo met een vracht bagage voor beide andere stations. De richting was naar het zuid oosten. Eerst vliegt men een tijd over het bekende moerasgebied van Nw. Guinee, dat ik nu echter voor het eerst uit de lucht zag. Het maakte op mij een even troosteloze indruk als uit de rivieren zelf. Misschien nog wat meer. Het enige leven dat daarbij opvalt zijn een groot aantal witte duiven, die met kakatoes van dezelfde kleur veel gezien worden, omdat ze natuurlijk opgeschrikt worden

door het kabaal van de machine. Na een klein uur kwamen wij echter over de Argoeni baai. Dat is een geweldige zeearm, die heel diep het land in gaat en aan de oostkant geheel door rotsen begrensd wordt. Hiervan maakte ik mijn eerste Leica stereo opnamen. Het is meer dan mooi en doet heel sterk denken aan Zwitserland of Italie. Prachtige kleuren van het water en steile rotsen als oevers. Alles echter begroeid. Merkwaardig, dat de vegetatie, die toch niet zo erg veel verschilt in de totale kleur van het moerasbos bij aanwezigheid op rotsen en heuvels een zoveel vriendelijker uiterlijk krijgt. Het is of de eentonigheid dan gebroken wordt door de grillige vormen van het terrein zelf. Na het kruisen van de Argoenibaai stevenden wij in dezelfde rechte lijn door naar Etnabaai en kruisten daartoe tamelijk hoge heuvels rondom de Etna baai. Het is natuurlijk jammer, dat ik niet net als op mijn vliegtocht naar Indië een blocnote bij de hand had om direct aantekeningen te maken, want ik voel nu, dat er allerlei aardige bijzonderheden van de reis verloren gaan.

De basis in Etna baai is werkelijk prachtig uit een oogpunt van wonderlijk natuurschoon. Men denke zich een rotswand van 600 of misschien veel meer meters die vrijwel loodrecht uit de baai oprijst. Toch is deze gehele wand begroeid met diverse bomen en o.a. veel palmen. Ergens is aan de voet van deze wand eens stukje heuvelachtig terrein en daarop is alles gebouwd. Het geheel ligt dus als het ware tegen de rotsen geschoven. Beneden aan het water is een sleepelling voor de Sikorsky en meer naar boven op de heuvel staat de passangrahan, een soort hotel voor het Europeesche personeel. Op de voorgalerij van dit gebouw heeft men een prachtig uitzicht over de baai en over de zee en enkele eilandjes, die er voor liggen, dus tussen baai en ocean. Het water, dat er gebruikt wordt is heerlijk koel en helder, omdat het zo uit de bergen komt. Zeer waarschijnlijk zal men op dit station dus een minimum gezanik krijgen met de behandeling van het fotografisch materiaal (De heer Veldhuizen fixeert en spoelt mijn Leica opnamen toch opnieuw?).

Alle gebouwen zijn opgetrokken van materiaal, dat ter plaatse werd gevonden, om snel klaar te zijn. De spanten zijn ijzerhout en de beplanking wordt van boomschors. Het staat lang niet gek en is goedkoop, bij gebrek aan zagers kan men niet alles met planken doen beschieten en nu is dat ook voldoende. Het staat zelfs rustiek, want met het oog op de machines...

27 APRIL 1936

6 uur. Gisteravond ben ik aan de schrijfmachine ongeveer in slaap gevallen en ben toen maar naar bed gegaan. Wat ik die laatste zin heb willen zeggen over het verband tussen machines en boombast weet ik niet meer! De vloeren zijn van rond hout en de gleuven zijn eveneens opgevuld met schors en het zeeklimaat geeft het grote voordeel dat er geen musketen en geen agas zit. Jammer, dat niet direct tot amphibie of tot geëh watervliegtuigen is besloten, want dan had men de hoofd basis van het werk op zulk een prachtig oord kunnen leggen en dan in Babo een hulp basis. Voor het transport maakt die enigszins uitmiddelpuntige ligging van Etna baai niet veel uit, noch per K.P.M., noch per vliegtuig. Als basis voor de watervliegtuigen is het prachtig, omdat er een knik van 90 graden in de baai zit en men dus bij de heersende windrichtingen altijd tegen wind kan starten en landen. Dan zo fijn beschermd tussen de bergen en toch zo, dat men er gemakkelijk in kan vliegen van zee uit. Het zou als vacantieoord ook niet gek zijn met een goed zeilschip erbij. Het is er heerlijk

koel en nu straks, als het in Australië winter is, dan wordt het in de zuid oost moesson nog kouder. Wel schijnt voor de inlanders in het bijzonder, juist deze snelle temperatuurwisseling, die soms ontstaat als er een koudere wind uit de bergen komt, veel gevaar te bestaan voor kouvatten. Longaandoeningen komen er nogal eens voor en vrij hevig ook, zoals trouwens in meer plaatsen van dit land het geval is.

Na het innemen van benzine en het nakijken van de donkere kamer met toebehoren, die vastgebouwd is aan de passagrahan zijn wij tegen half twaalf vertrokken op weg naar Aika. Dit is een rivier aan de zuidkant waarvan de mond op 136 graden en onder 45' Oosterlengte ligt. Dit was een troosteloze tocht langs de moerassen. Alleen heel in de verte zag men de bergen en aan stuurboord de oceaan. Het weer was heen niet erg mooi. De lucht was grijs, zoals dat hier meestal het geval is. Wij kwamen over Mimika, het plaatsje, dat laatst in de krant nog genoemd is als woonplaats van menseneters, die daar weer juist bezig geweest waren. Niets van het armelijke geval duidde er meer op, hoogstens de armoede. Om ongeveer kwart voor een streken we in de Aika neer. Het personeel van de N.N.G.P.M. woont daar op een motor lichter, een z.g. tonkan en wel de nr. 181. Een klein scheepje, waarmee de kapitein Boudier in dit water ook al heel wat beleefd heeft. In een storm met afgeslagen motor is hij bijvoorbeeld eens afgedreven en tot zijn geluk op de Aroe eilanden terecht gekomen. Op dit schip nu wonen de mensen. De chef is een zekere heer Van Schilfgaarde, de zoon van een Amsterdamse dokter. Het is een man van ruim 40 jaar, die volkomen grijs is. Dat is naar ik van Dr. Colijn hoorde, ook niet van weelde en gemak gekomen. Het is op en top een rimboe man en dat is trouwens ook met Boudier wel het geval. Verder is het inlandsche personeel van elders uit de Archipel. De heer Schilfgaarde nu heeft de opgave om daar een paar droge plekjes te zoeken, die met hoog water niet onderlopen. Dat ze nooit onderlopen kan hij niet garanderen, want het hoogste punt in de hele buurt is maar 40 cm boven hoog water springtij. Hij had een situatie ontworpen, die in grote trekken juist is.

1 MEI 1936

's Avonds. Ik heb helaas mijn verhaal moeten onderbreken en geen tijd kunnen vinden om het wat eerder te vervolgen. Het is hier een raar leven. Om ongeveer half zes kom je thuis en dan wordt er een fraai balspel gespeeld en gebaad, gegeten en dan is het zo maar 9 uur en is er nog maar een uurtje. Dat uurtje wil ik dan nu gebruiken om nog wat te vertellen van de tocht naar de Carstens toppen van verleden week.

Van de situatie van Aika heb ik een paar opnamen gemaakt en een ervan toont de nabij gelegen strandkampong op welke men duidelijk zien kan, dat er in dit land van een vliegveld geen sprake is. Een smal strand, dat even boven water uitsteekt en dat begroeid is. Neemt men de vegetatie weg, dan is alles tegelijk weggespoeld en gestoven, tenzij men het direct met beton bevestigt. Men is hier dus absoluut op watervliegtuigen aangewezen. In de middag hebben wij nog een korte verkenningsvlucht gemaakt om te zien of het mogelijk zou zijn op de door de heer van Schilfgaarde aangegeven manier te landen op een stuk rivierarm, dat nog achter de brede monding van de Aika ligt en die in de laatste uitkomt. Hij streek even op het water neer en zonder eigenlijk stil te hebben gelegen schoot hij er weer af.

Verder is toen te voet de situatie aan land opgenomen. De toekangs en koelies waren bezig met het bouwen van een magazijn en krani woning, alles van plaatselijk geveld hout, dat enorm zwaar is. Langs het strand en door de wildernis was een pad gehakt, waarop men met moeite voortkwam en dat leidde naar de passangrahan van de Europeanen en naar de sleephelling en hangar voor de Sikorsky. De eerste is op het strand op een plaats waar nu nog krotten staan van Papoea's die toch wel weer verhuizen. De laatste is voor het laatste gedeelte alleen bereikbaar via een te maken brug van 300 m lengte uit boomstammen. Dat is nu een echt een luguber oord en niet te vergelijken met het prachtige station in Etna baai. Moeras en zee, gescheiden door een smal en laag strand, ziedaar het tereinbeeld. Hier heb ik echte Papoea's gezien. Het begon al bij mijn aankomst op de tonkan, toen wij met de motorprauw van de Sikorsky waren gehaald. Er lagen prauwen met Papoea's langszij, die probeerden veel vis te verkopen. Hetgeen zij echter ontvingen was geen geld, doch ruilartikelen zoals tabak, ingredienten voor sirih pruimen enz. Flink gebouwde kerels die, op een schaamgordel na, geheel naakt zijn. De vissen, die ze aan boord brachten, waren heel goed, er waren knapen bij. De woordvoerder inzake de ruilhandel was een kamponghoofd, een behoorlijke waardigheid, die door deze mensen met moeite getorst wordt. De man was herkenbaar aan zijn kleding. Hij was n.l. niet naakt zoals gewoon, doch droeg een jasje, dat ik het beste kan vergelijken met dat van een ijSCO man. Van een broek was echter geen sprake en zijn blote onderstel stak onder het mooie jasje uit. Uit het gezicht van de Europeanen zal hij zich haasten om dat mooie jasje uit te trekken en zich in het kostuum van zijn voorvaderen bewegen! Op zijn hoofd had hij ook iets, dat mij wonderlijk aandeed, maar dat ik mij nu niet scherp meer herinner. Toch was hij de man, die de onderhandelingen voerde en de ruilartikelen in ontvangst nam.

Bij onze wandeling, of beter gezegd klim spring en waadpartij over het land naar de plaats waar de woning der beambten moeten komen en de hangar kwamen wij voorbij een strandkampong van tijdelijke aard. Dat was werkelijk een buitengewoon primitief geval van een paar stokken en wat bladeren bouwt men iets dat op een hondenhokje lijkt en omdat de vloer van zand is heeft de Papoea over zijn tapijt noch over zijn bed verdere zorgen en ligt er in zoals bij ons de krulstaartjes! Wij kregen de hele bevolking op een afstandje achter ons aan, tenminste het mannelijk gedeelte. De vrouwen wonen hier in een andere buurt. De Papoea's op de zuidkust kennen n.l. geen familieleven en mannen en vrouwen leven gescheiden. De mannen maken een flinke en forse indruk. Ze zijn zeer donker van huidskleur en natuurlijk zonder Europees kostuum. Toch maakt dat een beter indruk dan dat men die mensen aan ziet welke meer met de beschaving in aanraking kwamen en die dientengevolge nu met "kleren" lopen van zeer twijfelachtige kwaliteit en van een helemaal niet twijfelachtige smerigheid. Ik geloof dat de hygiene door al die kleren maar matig gediend wordt. Het begrip wassen van de kleerenkennen deze mensen immers ook in het geheel niet! De zending werkt echter wel in die richting en krijgt dan ook wel eens moeilijkheden met dokters. Toch doet de zending op ander gebied wel zeer zegenrijk werk want onder de bevoking heersen zeden en gewoonten, die zeker waard zijn om uitgeroeid te worden. Vooral geldt dit aan de zuidkant voor de gewoonten inzake het geslachtelijk verkeer, die ik maar niet aan dit papier zal toevertrouwen!

In de avond hebben wij de tonkan weer betrokken en hebben aan dek gegeten te midden van veel kisten en rommel onder een pas aangebrachte zonnetent. Toch was het buitengewoon prettig en vond ik het een merkwaardige beleving met zulk een stel kerels, die werkelijk aan het front van het Nederlandse gebied bezig zijn met hun pioniersarbeid, onder zulke omstandigheden een avond door te brengen ergens op een door geen beschaving aangeraakt punt van de onbekende en bij velen ongeweten kunsten van Nw. Guinee waar die naar Australië zijn toegekeerd. In de avond was het een prachtige sterrenlucht en keken wij zo over de oceaan en ik kan zeggen dat ik het onvergetelijk vond. Als ik aan die ogenblikken denk, dan kan ik mij indenken, dat die paar Hollanders op deze kleine schuit met een schampere lach zouden kunnen spreken over de mensen uit de beschaafde wereld, die misschien zouden oordelen, dat zij te beklagen individuen zijn en dat ze maar gauw moesten worden afgelost. Nee, dat is een soort werk, waar ik misschien niet voor in de wieg gelegd ben, maar dat mij toch ontzettend pakt. Men zegt wel, dat Nw. Guinee een land is dat op de mensen, die het bezochten een indruk kan maken, die ongeveer gelijk is op die welke de poolstreken en andere onbekende streken op reizigers hebben.

Enigermate heb ik dat op deze reis kunnen navoelen in dit geweldige land. Ik moet echter direct erbij voegen dat de werking van de kusten met de zee en de sterrenhemel hier ook een zekere rol bij speelden en dat het voor mij nog de vraag is, of ik mij tegenover het leven in het oerbosch evenzo zou verhouden. Daarin voel ik nog altijd het mens vijandige.

Na de avondmaaltijd en na wat muziek van de grammofoon van kapitein Boudier en wat gepraat zochten wij ons bed op. Dat was gespreid op het dek van de lichter en wij legden ons allen op een rij naast elkaar op wat veldbedden neer. Wij sliepen gedeeltelijk goed en oudergewoonte had ik met dat punt ook nu geen last. Heel voorzichtig werd mij de volgende dag op mijn vraag, of ik iemand uit zijn slaap had gehouden, meegedeeld, dat dit niet zo was, maar dat men mij wel had horen slapen. Nu ik schijn dus ook daar danig gesnurkt te hebben. Zelfs onder de vreemdste omstandigheden schijnt men dus bepaalde hebbelijkheden te handhaven tot troost van de eigen familie, die anders mocht denken dat ik alle onguere zaken voor hen reserveerde en mij hier heel correct gedroeg! Dr. Colijn begon 's morgens om 4 uur al enig rumoer te maken en ook Steveninck was eerder bij kennis dan ik. Toch om half vijf zijn wij opgestaan en hebben ons aangekleed op ons gemak. Na elkander konden wij ons in de zeer primitieve mandi kamer (een hoekje van het dek achter een tentzeil) wat wassen. Ik trok mijn zelfde plunje maar weer aan om niet twee broeken en overhemden pikzwart te maken en te bederven. De zon zou hier om half zes Babo tijd verrijzen en tegen die tijd moesten we klaar zijn en in de machine zitten, om onze verkenning naar de Carstensz toppen te beginnen. Wij dronken niets dan een groot glas warme koffie met veel melk en eten zouden we wel doen na de terugkomst. De tocht zou immers niet zo lang duren. De afstand tot de kust is nauwelijks 100 km hetgeen 1 uur vliegen is. Wij zouden dus na 2 uur zeker weer terug zijn. We hadden op onze trip wat snoepgoed mee, dat de heer Colijn van huis had gekregen bij zijn verjaardag en ik had de nog voor de helft gevulde trommel met gemengde biscuit van Verkade bij me. Dat was onze hele uitrusting met nog een fles met water. Wij zouden immers maar een tochtje maken in de richting

van de Carstensz toppen op 4000 meter, zodat wij nog een 1000 meter beneden de top zouden blijven. Ik zou daar wat opnamen maken in de richting van de bergen en daarmee basta! Als men een speciale expeditie zou uitrusten om over deze hoogste reus van het Nederlandsche imperium te vliegen dan zou men dat met veel zorg uitzoeken en van alles meenemen voor noodlandingen en verblijf in de rimboe. Men zou zeker met radio gaan doch wij hadden de enige machine van de expeditie, die geen radio aan boord had!

Achteraf is dus alles nogal gek en Brookings keek ook even gek toen op 5400 meter een van de motoren raar begon te sputteren. Gelukkig was dat direct in orde en alleen een kwestie van het gasmengsel, dat op die hoogte veranderd moest worden! Wij zijn dus gegaan, vrijwel in ons blote hoofd, zo even voor het ontbijt op een vlucht naar de Carstensz, die gegroeid is tot een vlucht er overheen! Is dat, omdat in een wereld als deze bij ieder mens, ook bij een bezadigd gezeten burger als ondergetekende toch iets gaat gloeien van de avonturier, die ieder levend mens een heel klein beetje blijft? In deze omstandigheden grijpt dat gevoel een mens en wij allen vonden het een voorrecht deze pioniersvlucht te mogen meemaken. De tocht begon prachtig en onder goede vooruitzichten. De zon ging in het oosten op met gloeiende kleuren en in het noorden zagen wij het gehele complex van het hooggebergte, dat nog belangrijk hoger is dan de hoogste Zwitsersche reuzen. Men zag duidelijk toppen met de eeuwige sneeuw bedekt. Het landschap ervoor is eerst het gewone moeras en daarna direct een vrij woest en wild gebroken gebied, dat echter niet zeer hoog is. Langzaam klom Brookings met zijn Sikorsky naar 4000 meter en na enige tijd waren we in de buurt. Tot onze schrik zagen wij echter toen een zeer hinderlijke wolkenbank komen aanschuiven, die tot boven de 4000 meter reikte en er kwam alleen nog maar een van de buien uit. Ik heb dat toen snel gefotografeerd omdat ik het gevoel had, dat het wel eens onze laatste kijk op de Carstensz zou kunnen zijn geweest. Wij zijn echter zeer gelukkig geweest omdat na enige tijd, misschien een kwartier de bewolking geleidelijk minder werd en de gehele berggroep ook maar het westen en oosten geheel open voor ons kwam te liggen. Alleen in de laagte lag nog een verspreid wolkendek met grote gaten. Toen wij in de buurt kwamen ben ik begonnen met fotograferen. Dat was een sport op zich zelf. Achter in de cabine van de Sikorsky is boven in het dak het schuifluik door het welk men normaal de cabine verlaat. Dat luik werd dan voor mij open geschoven en ik ging halfweg op de trap staan zodat ik dan tot iets boven mijn middel vrij stond. Dan heb je natuurlijk eerst de gang van de machine zelf die je voelt als een wind met een snelheid van 160 km per uur, maar bovendien sta je dan in de schroefwind van de beide motoren. Lekker is dus anders en als het dan nog op 5400 m gebeurt, zoals tenslotte het geval werd, waar het dik vriest, dan laat zich wel denken, dat ik wel eens hapte als ik de zware 13 x 18 Heyde luchtcamera weer buiten boord stak. Hield ik per ongeluk mijn mond een beetje open en tegen de wind in dan woei verder mijn mond open als ik er niet gauw aan dacht. Helaas zijn mijn opnamen niet al te best gelukt. De Leica is onderbelicht en het is alsof er vuiltjes op de film zitten. Vermoedelijk komt dat uit het spoelwater. Grof zijn ze niet want de gehele bewerking heeft met ijs plaatsgevonden. De Heyde opnamen zijn aanvankelijk helemaal bedorven geweest op een enkele na. Toen wij n.l. naar beneden gingen zijn de platen niet

eenvoudig beslagen, maar vermoedelijk net als aan de buitenkant van de camera kwamen er dikke druppels condensatiewater op. Dat heeft op de platen een indruk achtergelaten en vlekken, vooral op de lucht achtergelaten. Een inlandse fotograaf heeft die platen wat opgeknapt door de lucht op iedere opname dicht te dekken en nu zijn ze tenminste bruikbaar. Wij konden er echter niets aan doen, want de enige voor mij mogelijke voorzorg was om de cassettes in een wasdoek zak dicht te sluiten, was door mij genomen. Het is natuurlijk een beetje jammer want op zich zelf zijn het merkwaardige opnamen, doch van de bruikbaarheid als curiosa hebben ze nu ingeboet door hun kwaliteit. Toch valt het misschien nog een beetje mee!

Op een gegeven ogenblik vroegen wij ons af, waarom Brookings minstens een uur op een hoogte van 4300 m bleef draaien rondom de bergen. Wel was het een imposant gezicht maar de heer Colijn begreep, dat er toch iets aan de hand moest zijn. Hij vroeg hem en toen vertelde Brookings, dat hij wat benzine opstookte om wat lichter te worden, want hij wilde proberen nog hoger te komen. Al heel gauw begon hij te klimmen en na niet zoo langen tijd kwamen wij boven de kam uit. Wij stegen tot dichtbij de 17000 voet. Dat is natuurlijk op zich zelf helemaal niet zo verbazingwekkend, want in Soesterberg stijgt voor de weerdienst naar ik meen iedere dag een machine op tot 6000 meter en ook de Dragons hier zijn al over de 6000 meter geweest. Maar het mooie was, dat de Sikorsky dit haalde en dat wij het haalden in het bijzonder boven deze hoogste plaats van het Nederlandsche Rijk in deze prachtige maar woeste natuur. Ik ben er nog niet achter of Brookings het direct al als doel had gesteld voor zichzelf, maar toen hij er ons als het ware bij verrassing overheen bracht was het werkelijk grandioos. De hoofdrichting van de keten is noord oost naar zuid west en het is een hele kam, die steil afvalt naar de noordkant en die naar het zuiden veel flauwer helt en daar met gletschers is bedekt. In ongeveer 4 of 5 tongen hangt deze naar beneden en vormt nog een vrij groot veld. Natuurlijk lang zo groot niet als in Zwitseland, maar dat komt natuurlijk door de veel hogere luchttemperatuur, die pas veel hoger tot 0 graden daalt. Toch is het nog een groot veld en meer dan door ons werd aangenomen. Het is ook geen losse sneeuw, maar een zuivere ijsformatie. Van deze noordkant maakte ik een Leica stereo opname, die op een kras in een beeld na wel gelukt is en een zeer goede indruk van de kam geeft. Merkwaardig is, dat men van de kust uit zou zeggen, dat er 2 toppen met ijs zijn.

Komt men er dan van de oostkant wat dichter bij dan ziet men drie toppen en tenslotte ontdekt men dat het een grote kam is met een berg ervoor. Deze laatste ziet men van de kust uit als een tweede ijsberg en denkt dat ze naast elkaar liggen. In werkelijkheid dekt deze het gezicht voor een belangrijk gedeelte van de eigenlijke Carstensz af omdat hij er voor ligt. Wij hebben ook getracht een indruk te krijgen van de mogelijkheden tot het beklimmen van deze berg. Volgens Dr. Colijn, die een geroutineerd alpinist is, schijnt deze berg technisch niet zo erg moeilijk te zijn. Ten zuid westen van het massief van de eigenlijke berg ligt in een beschut dal op een hoogte van naar schatting 4000 meter een prachtige weide, die het uitgangspunt van expedities kan zijn, maar die men bij vroegere pogingen, die van de andere kant schijnen te zijn ondernomen, misschien niet ontdekt heeft. De conclusie was daarom, dat men iets westelijk van de eigenlijke toppen langs de Neweripvan kust zal moeten stijgen tot de weide

en van daar uit naar de toppen. Dan kan dat nog geschieden over dwars van het zuiden uit of tegen de stenen wand van het noorden op. Voor mij is dat in ieder geval geen probleem dat mij persoonlijk hoeft te interesseren omdat ik persoonlijk als zijnde gauw duizelig en meer een man van het vlakke land en het water voor zulke uitstapjes geheel ondeugdelijk ben, afgezien nog van de vraag, of er bij al dit werk ooit gelegenheid voor zou zijn. Een merkwaardig beeld vertonen ook de rivieren in dit gebied. Op de kaart staan sommigen als heel breed aangegeven en is hun bedding blauw ingekleurd. Vandaar dat er eerst gedacht is, dat bijvoorbeeld de Ottakwa ergens in het binnenland een geschikte basis voor watervliegtuigen zou bieden. Niets is echter minder waar, want er is maar heel weinig water en alleen als de rivieren bandjirren door hevige regens worden het enorme stromen, waarin volgens de aanduidingen van inboorlingen het water tot 8 meter kan stijgen. Nu zagen wij uit de lucht niets dan zware grindbeddingen, en volkomen verwilderde rivieren, die ontoegankelijk zijn. Slecht voor een enkele bestaat hierop een uitzondering en die zullen de geologen later ook moeten volgen in dit lastig toegankelijke gebied. Wij daalden tenslotte weer naar beneden! Het was welletjes geweest en voor mij was dit alles een sensatie van de allerhoogste soort en van mijn reis naar Nw. Guinea zal deze tocht naar de Carstensz misschien op den duur de meest blijvende indrukken achterlaten. Wij daalden vrij snel en kwamen daarmee in het slechte weer en de wolken, die wij al enige tijd in de richting van de zee hadden zien hangen. Het begon te regenen en al harder te regenen, zodat Brookings geen erg best overzicht over het terrein meer had en er geen absolute zekerheid bestond over de plaats waar wij waren. Ook de heer van Schilfgaarde, die mee was en het terrein in de buurt het best kende had alleen maar een gissing. Wij zijn toen ergens aan de kust in één van de diverse brede monden neergestreken en hebben daar een tijdje voor anker gelegen, misschien 20 minuten om te wachten tot de bui over was. Aan de wal op vrij grote afstand lagen wat Papoea prauwen en de heer Schilfgaarde, die iets van de taal van de mensen in deze buurt verstaat begon hen te roepen met wo! wo! wo!, waarbij de o wordt uitgesproken als in het woord rok. Inderdaad kwamen zij op ons af, tenminste voorlopig maar één prauw.

Ze bezaten tegenover onze machine geen bijzondere vrees. Och, waarom zou dat ook: tussen een vliegtuig en een gewone motorboot of zelfs een gewoon motortje is voor hen slechts een gradueel verschil aanwezig, waarvan de grootte op hen heel anders werkt dan op ons. Schilfgaarde gaf hen een bosje sigaretten en trachtte van hen uit te vinden of zijn mening aangaande onze plaats juist was. Dat lukte en wij waren inderdaad in de Pisangbaai, vlak bij Aika, dat wij echter door de regen niet konden zien. Dat is trouwens ook geen wonder, want Aika is geen stad, zelfs ook geen kampong maar niets dan de mond van een rivier van dien naam, nu alleen goed te herkennen aan de tonkan van de N.N.G.P.M., die er in geankerd ligt en aan het magazijn, dat men bezig is te bouwen! Brookings steeg weer op en na korten tijd lag de Sikorsky voor anker aan de boei. Kapitein Boudier was zwaar ongerust, want in totaal waren we meer dan 4 uur, bijna 4,5 uur op stap geweest en hij dacht: het is maar een klein uur heen, een half uurtje kijken en dan moesten we dus in ruim 2 uur weer

terug zijn. Dat zou ook inderdaad zo geweest zijn maar het is anders uitgepakt en toch geen narigheid niet alleen, maar een onvergetelijke tocht!

Er werd toen iets van een ontbijt genuttigd en tegen 12 uur een bord aardappelen, snijbonen met worst, merk Tieleman en Dros (er loopt hier een Papoea rond, die zich deze naam ook heeft toegeëigend!) en om 12 uur ongeveer zijn wij weer uit Aika verdwenen na een hartelijk afscheid van de mensen die ons zo prettig hadden ontvangen, doch voor wie dit bezoek misschien ook wel weer eens een prettige afwisseling was.

De tocht naar Etna baai was nu na die van 's morgens natuurlijk nogal vervelend. De vlakke kust met niets dan moeras en een strandwalleke, waarop een enkele Papoea kampong kent men betrekkelijk gauw. Alleen de zee was prachtig. Het was boven de oceaan inmiddels mooi weer geworden en het water had prachtige kleuren. Ook was heel goed de afscheiding tussen zeewater en kaliwater te zien, aangezien het laatste bruin ziet. Het is een gevaarlijke kust, die mij iets deed denken aan onze Hollandse kust in het waddengebied, waar ook voor de monden der zeegaten een ronde krans van banken heeft die zich soms als aan het Vlie, zeer ver in zee uitstrekt. Dat is hier juist bij de grootste

rivieren ook het geval en dat geeft in de zuid oost moesson die enorme branding op de kust, die maakt, dat dit gebied gedurende 6 maanden van het jaar van de zee uit nauwelijks en zeker niet zonder gevaar is te bereiken. Politietroepen in Mimika bijvoorbeeld, worden door de gouvernements marine voor het invallen van die moesson van het nodige voorzien en zitten dan 6 maanden opgesloten. Ook voor de NNGPM levert dat bij het werken op de zuidkust grote bezwaren op, waarop bij de voorbereiding eigenlijk niet erg veel gerekend is.

Men komt tenslotte al dicht bij de bergen en dicht bij Etna baai komt de Goenoeng Boeroe tot aan de zee en die vlogen wij rond. Men krijgt heel sterk de indruk, dat het boven het land hier veel meer slecht weer is dan boven zee. Boven de bergen was het n.l. bepaald slecht en de toppen waren allen verscholen in dikke zwarte wolken en regenbuien maar wij vlogen boven zee in stralend weer. Dat is dus hetzelfde verschijnsel als op de tocht naar Indië langs de Perzische kust voor Karachi. Ook na ons vertrek uit Etna baai deed zich weer hetzelfde verschijnsel voor, dat vanzelf voor de lucht kartering niet erg gunstig is. In Etna baai zijn wij slechts even gebleven en wel om benzine te laden.

Aangezien dat nog niet goed geregeld was geschiedde dat door uit een vat van 200 liter uit de hand over te gieten in een blik en dat ging naar de machine. Deze zakte ook nu weer op dezelfde wijze in de helling weg als de vorige keer, zodat de voorziening hiervoor urgent is. De Sikorsky heeft er daarom deze week alvast 14 balen cement gebracht! Tegen half vier vertrokken wij weer met een mooie start van het water in een vrij ruw gedeelte. Wel heb je dan even het gevoel, dat je in een onderzeeboot zit, omdat het water aan alle kanten boven de eigenlijke boot uit spat en krijg je door de golven een paar klappen, maar toch is de machine op het water het best thuis en ben je vrij gauw los. Omdat het boven het land slecht weer was op het eerste stuk zijn wij naar Babo tot dicht bij de Argoenibaai langs de kust gevlogen. Dat was dus anders als heen, toen wij in een kaarsrechte lijn zijn gevlogen. Dat was een buitenkansje, want deze kust tussen Etna baai en Argoenibaai is zeer sterk ingesneden en rotsachtig, vol met baaien

en eilanden er voor. In dit gebied de botter en dan een vakantie in Etna baai, dat zou eenvoudig de pracht zijn. Het is een flink stuk van ongeveer 150 km naar mijn schatting, waar men dit prachtige land heeft en dan nog de Argoenibaai zelf, langs welke men een 50 km landinwaarts komt te midden van de bergen. Een heerlijk gezicht leverde de Tritonbaai, die wij aan de zeezijde passeerden. Het water had een diep groene tot blauwe kleur en eilandjes deden me denken aan de kust van Corsica in de Middellandse zee. Hier en aan de Geelvinkbaai schijnt men de mooiste stukken natuurschoon van het eiland te hebben. Nu mij deed dit stuk weer meer vrede hebben met het land als de moerasbossen. Zulke landschappen geven het land plotseling in mijn gedachten een veel vriendelijker aspect en behoeden mij ervoor dat mijn herinnering aan dit land alleen zal bestaan uit gedachten aan de ongunstige combinatie van bomen en water en slijk, die zich mogelijk laat denken. Dat is voor mij de zeer grote betekenis geweest van deze vliegtocht. En het is bepaald jammer, dat diverse mensen van de expeditie tenslotte van het land niet veel anders zullen zien dan Babo en de naaste omgeving, omdat dat niet alleen vervelend is, maar ook omdat zij dan nauwelijks kunnen beweren iets van Nieuw Guinea te hebben gezien.

Om 5 uur zette Brookings ons keurig aan de grond en was deze trip volbracht. Een reis die niet alleen buitengewoon interessant is geweest, doch die ook mijn blik op dit land en op het mensenleven en op de gevoelens, die mensen kunnen bezielen, in sterke mate heeft verruimd. Ik hoop, dat een enkele van de vele gedachten, die op deze reis door mijn brein zijn geschoten of die mijn gemoed hebben vervuld voor de rest van mijn leven tot mijn geestelijke bezit zullen uitgroeien. Dan pas is de reis naar dit land voor mij meer geweest dan het regelen van een radiaal triangulator en het verder instrueren van een aantal specialisten, die blijkbaar nog net niet genoeg gespecialiseerd waren.

ZONDAG 3 MEI 1936

's Middags na een warme wandeling naar de steiger waar zojuist de Moeara Boelian is aangekomen. Deze had aan boord 3 fotogeologen, die voor een drietal weken in het bos hebben gezeten nabij Kayboes. Fichter had een zware baard gekweekt in dien tijd en de heren hadden zich best geamuseerd. Morgen om 6 uur vertrekt de Boelian weer met de heer Wittich, die voor enige maanden naar de boring in Klamono vertrekt en daar zijn heil moet trachten te vinden op een punt van het oerwoud. Verder gaan als passagiers mee de heer Laufer, de plaatsvervangende hoofd geoloog en mr. Barnwell, de collega van Dr. Taverne bij de Standard Oil, die hier voor zijn maatschappij, die de zaak mee betaalt, eens wat komt neuzen. Ze gaan veldgeologen bezoeken en zullen dus geruimen tijd weg zijn. Bij mijn afscheid van Babo zullen zij er niet zijn. Wat zulk een bedrijf echter betekent valt een beetje op te maken uit het feit, dat er ogenblikkelijk met de lossing werd begonnen. Zondag of geen zondag, maar dat bovendien geheel de nacht wordt doorgewerkt.

Niet dat dit gedaan wordt omdat er dan zo veel uren worden gewonnen, maar eenvoudig omdat men niet anders kan zonder de zaak in het honderd te laten lopen door de moeilijke navigatie omstandigheden. Men heeft er voor te zorgen, dat men ergens op een bepaald uur is, anders is het mis en verliest men 24 uur of nog meer en als straks binnen een paar weken de zuid oost moesson helemaal doorzet dan wordt het heel zwaar.

Soms beleef je nog wel eens iets van een zondagsstemming. Vanmorgen heb ik een door de Nirom uitgezonden kerkdienst beluisterd van de vrijzinnig protestantse groep in Indië waarin Dr. Jansen uit Batavia voorging als ik het goed heb verstaan. Dat was heel goed en toch wel typisch: ik viel er na het gezang in dat mij opviel en aantrok en direkt kreeg ik het gevoel met een geestverwant te doen te hebben en het geheel der gedachten was mij zeer eigen en dat deed mij weer goed. Niet dat je hier geestelijk behoeft te verkommeren, zoals wel eens gezegd wordt en ik kan al een beetje navoelen waarom indertijd de beruchte uitdrukking van Spelberg over de zending onder de intellectuelen in Indië voor zijn reis naar Indië zo ongelukkig was. Met mensen als dr. Colijn is dat een waandenkbeeld, waarmee men zeer voorzichtig moet zijn. Zeker van antirevolutionaire zijde heeft men minister Colijn lastig gevallen over het westers heidendom, dat zijn zoon hier bedreef en waarmee hij het de zending lastig maakte. Natuurlijk heeft minister Colijn de betreffende man laten praten en hem naar zijn zoon verwezen. Voor zulke geesten als van den briefschrijver is deze wereld inderdaad heidens en ongeestelijk. Zulk een onderneming heeft inderdaad een dwingend technisch karakter en kan dienen als voorbeeld van een organisatie, die zich met ijzeren noodzakelijkheid en met dwingende kracht aan de mensen voordoet en hen omsluit. Maar dat neemt niet weg, dat het mogelijk blijft dat de enkele mens weet heeft van andere waarden in het leven en het besef levendig houdt dat zulk een interessante en reusachtige en veeleisende onderneming toch niet het hoogste is in een mensenleven en nooit het laatste woord heeft. Dat besef van betrekkelijkheid nu komt misschien in Indië niet minder voor dan in Holland en het gaat er om of dat levensgevoel voldoende wortel kan schieten in het persoonlijk leven en dan daarnaast bepaalde houdingen tengevolge kan hebben in het maatschappelijk leven. Ik heb er natuurlijk nog geen oordeel over en het kan dus zijn, dat ik het hier erg gelukkig getroffen heb, maar tot heden zijn mijn indrukken in dit opzicht absoluut niet ongunstig. Integendeel kan men door het leven in zulk een omgeving bewaard worden voor een zekere benepenheid en eigengerechtigheid en blijft men misschien iets meer open voor de volheid van het leven. Maar misschien heb ik daarover later nog een ander oordeel!

Met het werk beleef ik een zeer interessante tijd, die ik niet graag gemist zou hebben. Alles wijst naar dezelfde kant, n.l. dat er zoveel mogelijk van het werk uit Babo verhuisd wordt naar Holland, waar de lonen veel lager zijn en de omstandigheden waaronder gewerkt wordt zoveel gunstiger zijn. In verband met de mogelijkheid dat hieraan op grote schaal gevolg kan worden gegeven kan ook het hele vliegplan beperkt worden zodat de kansen om op tijd het werk te beeindigen hierdoor stijgen. Deze week heb ik in hoofdzaak aan de overwegingen besteed, die hiermee samenhangen. Ik heb voor de zuidkust en voor de noordkust een geheel nieuw vliegplan opgemaakt voor de beide typen van camera's en dat zal nu wel aangenomen worden. Met de zuidkust is dat nu al gebeurd en morgen moet over de andere zaak worden gesproken. Er zit echter aan vast, dat er voor f.25.000, aan nieuwe instrumenten worden gekocht, n.l. een multiplex Zeiss met 20 beelddragere en een totale lengte van 3 meter en 2 nieuwe beelddragere bij de stereoplanigraaf. Dat is wel een enorme uitgave, maar besparing van vlieggkosten betekent nog veel meer. Vooral aan de zuidkust is dat het geval.

Met de Amerikanen gaat het op het ogenblik aardig goed. Tenminste voor Brookings geldt dat. Barnwell blijft voor mij een gevaarlijk heer, die sluw is en die men in de gaten moet houden. Ik had hem getracht iets duidelijk te maken en daarna kletste hij tegen anderen toch weer op een onwaarschijnlijke manier. Met Brookings kan ik wel goed. Hij ontdekt dat ik niet star op een eenmaal aanvaard standpunt sta en probeer de zaak zo goedkoop mogelijk gedaan te krijgen en hij schijnt dan nu te aanvaarden, dat ik weiger om het meetkundig beroerd te doen. Hij heeft mij nu tenminste gevraagd of ik hem voor mijn vertrek nog eens in een uitvoerig onderhoud van een paar dagen op de hoogte wil brengen van mijn inzichten op het punt van het geodetische werk in de luchtkartering. Hij heeft mij nu gezegd, dat dat voor hen ook een lastig punt is geweest en dat hij er wel wat van wil weten omdat zijn maatschappij voor dezelfde opgaven zit als de B.P.M. Nu, dat standpunt is al een beetje anders dan aanvankelijk en het is nu niet meer zo, dat bij ons in Amerika alles beter is. Hij heeft nu door, dat er op sommig gebied nog wel wat valt op te steken. Op zuiver fotografisch gebied is misschien het omgekeerde het geval. Er kan tenminste niet ontkend worden, dat de Amerikaansche Armenier Nash Joseph van de Zeiss heel goede afdrukken maakt en een buitengewoon zorgvuldig heer is. Dat is iets, dat ik bij een enkele Hollander wel eens wat erg mis. Op het gebied van navigatie zal de heer Brookings nog andere kunsten moeten vertonen als aan ons zijn getoond uit het werk in Zuid Amerika, waarover zo vaak en met zoveel nadruk door de Amerikanen wordt gepraat. Ik zag een paar plakkaarten, die uit een oogpunt van navigatie erbarmelijk waren. Juist op dat punt wordt op het ogenblik door onze mensen prachtig werk geleverd. Iwema is op dat gebied een meester boven het terrein en de heer Koppen heeft een methode aangegeven die ook bij mensen met minder gevoel voor het terrein prachtige resultaten oplevert. Op het ogenblik mag het werk als geheel er wel zijn!

DONDERDAG 7 MEI 1936

Aan het eigenlijke geodotische werk doe ik de laatste dagen niets en ik laat de heren maar wat hun gang gaan. Met Brucklacher erbij kan dat ook best, want dat is een uitstekende kracht, wiens werk ik zeer waardeer en van wie ik diverse aardigheden op het gebied van stereoscopisch zien heb geleerd, die wij bij ons werk in Delft ook heel goed kunnen gebruiken. Ik zal daar nog een brief over schrijven aan den heer Fortuin. Het was trouwens niet om niets te doen, dat ik geregeld thuis geweest ben, want ik zit op het ogenblik te werken aan een nieuw vliegplan, waarbij het dubbel fotograferen van het terrein, zoals dat tot heden geschiedt, wordt uitgeschakeld voor een groot gedeelte. Dat is mogelijk geworden door de verhuizing van het geodetische werk naar Holland en daarvoor zou nodig zijn de aanschaffing van een paar dingen, die toch al op de begroting stonden, n.l. een Multiplex van Zeiss en een paar nieuwe beelddragere bij de stereoplanigraaf. Dat is dus alleen maar een kwestie, dat die nu worden gekocht voor Nieuw Guinee in plaats van later voor een ander werk van de B.P.M. Ik heb er een nota over klaar gemaakt en ik hoop, dat de heren in Den Haag in de komende week op de beide zaken, die ze dan op hun tafel krijgen, n.l. overplaatsing van de geo afdeling naar Holland en dan de er aan vastzittende wijziging van het vliegplan en aankoop van instrumenten zullen goedkeuren. Ook het laatste

is mij wel dierbaar, omdat ik dan een al enige tijd begeerde verbetering van mijn fotogrammetrische uitrusting kan zien geboren worden.

VRIJDAG 8 MEI 1936

Het zijn de laatste paar dagen ongeluksdagen voor het werk. Dinsdag is de Sikorsky naar Etna baai vertrokken en woensdag de Dragon U naar Seroei om de luchtkartering resp. op de zuid en noordkust aan te vangen. De basis in Etna baai schijnt nog altijd zo zacht te zijn, dat de zware Sikorsky er door de stenen helling zakt als hij uit het water komt. Daar moet de zaak dus versterkt worden. Erger is, dat gisteren de U in Seroei op het vliegveld beschadigd is aan de propellors. Dat is een tragedie. Dat veld was werkelijk bijna volmaakt en had dan ook een burgermanskapitaal gekost. Toen kwam er eerst een zware bandjir, die de noord zuidbaan bedierf en veel werk vergde. Nu schijnt er eergisteren weer in mindere mate zo iets gebeurd te zijn en toen Meininger taxide over het veld om de oost west baan te proberen zakten de wielen schijnbaar weg en kwam hij op zijn neus te staan en sloegen de schroeven in de grond. Hij staat dus stil. Nu zou de Sikorsky uit Etna baai moeten komen om nieuwe schroeven te brengen, maar die is gisteren en vandaag onbereikbaar, omdat de radio daar juist nu voor het eerst sinds maanden kapot is. Nu gaat morgenvroeg de V er heen en die zal een koker met een bericht uitgooien. Misschien komt hij dan morgen hier. Het is mogelijk, dat ik dat uitstapje zal kunnen meemaken en dan heb ik die basis van het werk ook gezien. Ik zou dat wel zeer waarderen. Met die vliegvelden is hier anders een volkomen hopeloze zaak en in zulk een land moet men dat nooit meer zo inpikken. Voor Dr. Colijn is dat een hele zorg en als je dan nog ziet, dat zo iemand ook nog gehinderd wordt door het hoofdkantoor uit Den Haag met telegrammen die werkelijk in elk opzicht blijk geven, dat de heren het daar niet begrijpen, dan moet men respect hebben voor het goede humeur van zo iemand. Zonder dat en zonder kalmte, die iedere opwindung als overbodig beschouwt komt men er bij zulk werk ook absoluut niet. Een zekere dosis blijmoedigheid en vertrouwen, dat het wel terecht zal komen is bij dit werk nodig en gerechtvaardigd, als men zo de overtuiging kan hebben, dat al het mogelijke wordt en is gedaan, zoals met Dr. Colijn het geval is. Een verder nieuwtje is, dat volgende week Jhr. Rendorp, de directeur van de KNILM met een Dornier van de marine op bezoek komt. Voor een aantal punten is dat wel nuttig en diverse mensen, vooral enkele ouderen zullen dat waarderen. Voor mij zit er misschien de kans in om 2 dagen op Java te zitten en een reis uit te sparen, die in dit jaargetijde hoofdzakelijk zeeziekte oplevert zonder veel verdere genoegens.

11 mei 9.30 uur. Wij gaan naar Seroei met de Sikorsky waar Brink de reserve schroeven op de beschadigde U gaat zetten.

Aan boord Brookings, Atkinson, Koppen, Brink en ik. Loven zou mee met de PK maar die is er uit gesloopt omdat het toch niet veel resultaat kan hebben en het gewicht te veel wordt.

Na een vrij lange start van het water in Babo om 9.35 uur in de lucht. De lucht ziet niet slecht. Wij beginnen weer over de moerassen rond Babo, die echter voor ons omzoomd zijn door de bergen van de Vogelkop en de Wagoera keten. Wij klimmen want de toppen van de bergen hangen in lage wolken en uit het noord oosten komt over de Bintoenigolf een dicht dek aandrijven. Rechts van ons ziet het er wat vriendelijker uit. Wij koersen nog zuid van de Bintoeni.

9.57 uur. Wij komen nu in een dikke regenbui en het zicht wordt vrij slecht.

10.00 uur. Het klaart weer op en het ziet er nu wel goed uit, alleen noord west van ons is het vuil. We zitten op 1500 m.

10.05 uur. De bergachtige kust van de Geelvinkbaai in de verte. Wij passeren Idore en zien een kruis op een astronomisch station dat Muurling daar maakt. Even verder ligt Vendessi aan de Geelvinkbaai, die aan de westkant steil is maar niet zo bergachtig als de zuidkust bij Etna baai. Blauw groen water dat overloopt in het geel om de stranden geeft uit de lucht diezelfde fantastische aanblik, die mij eerst zo frappeerde in de Middellandse Zee om Corsica heen. Aan stuurboord is het best weer en een mooi gezicht in de Wadamen baai, waar Murling ergens huist voor een astronomische expeditie. Aan stuurboord het bergland Roon.

10.30 uur. Wij zitten nu geheel boven zee en zien heel in de verte de omtrekken van het eiland Japen schemeren, waarop Seroei ligt. toch zal de tocht nog wel ruim een uur duren. Er komen weer wolken aan waar Brookings nu onder gaat. Wij dalen tot 500 m.

11.10 uur. Aan bakboord ligt Mios Noem en Japen. Het is mooi weer en om de zee te fotograferen is het best weer. Helaas moet de expeditie land fotograferen en dat ziet men van zee uit.

Weer in de wolken, zoals in de tropen zo vaak het geval is. Japen doet zich voor als een lange bergketen, die net niet in de oceaan verzonken is omdat hij te hoog was. De Mandjis er voor zijn kennelijk hoge toppen van hetzelfde gebergte. Ook over de bergen van Japen hangen de wolken. Vandaar zeker die enorme regens, die telkens het vliegveld verwoesten.

12 MEI 1936

3.30 uur. We zijn alweer een uur in de lucht op de terugreis. Een mooi verblijf geweest met veel ervaring aangaande het bedrijf van een luchtkartering. Het veld zag er boven prachtig uit en ligt ook erg mooi. Wel tussen de bergen maar goed om er in te komen. Brookings demonstreerde het nut van de amphibie vliegtuigen, door op het water te landen en zo het strand op te rijden, een brutaal stukje!

Samen met Brookings de zaken bekeken en het nog nodige werk geregeld. Wegener die hier werkt als chef is een flinke knaap, maar over zijn toeren mijns inziens. Ook een zware baan om met 1200 koelies zo iets klaar te maken. En dan als je klaar bent een overstroming over het veld, die er weer een woesternij van maakt.

18 MEI 1936

Aan boord van de Dornier D. 19. Cdt. Dusseldorp. Babo voorgoed verlaten! Deze twee maanden in mijn leven zal ik niet gauw vergeten. In de eerste plaats van de menselijke kant. Ik kwam er en het kon niet anders of ik werd er met een zeker wantrouwen ontvangen. De geo was in de soep en men geloofde niet aan de zekerheid, dat het in orde zou komen. Hoogstens was er een kans, die voor de een in zijn gedachte wat groter was dan voor de ander. Ik had tegen hun zin, door de hulp vooral van de B.P.M, mijn wil tegen de hunne kunnen doordrukken. Toch is ieder van beginne af volkomen loyaal opgetreden, ook de leiding, en ik heb in niets, tenslotte mijn plannen niet kunnen doorvoeren niet alleen dan heb sterke steun van velen gekregen. Dat heeft het werk tot een vreugde gemaakt. Voor alles ben ik dankbaar voor de innige en volkomen samenwerking met Dr. Colijn. Het vruchtbare verkeer met hem bracht telkens ons samen tot nieuwe plannen, die naar ons beider overtuiging de luchtkartering vooruit hebben gebracht

door ze beter en goedkoper te maken. Voor zijn vriendschap ben ik dankbaar, meer dan voor het uiterlijk succes in het werk. Het doet goed zulke mensen in het bedrijfsleven te ontmoeten: een stalen geest en dito kracht, maar daarbij een hart van goud. Dat zijn sterke mannen. Bij zó iemand vergeleken is Mussert niet meer dan een opgeblazen, pafferig ventje. Maar deze sterke man is overtuigd democraat. Ik heb met mijn verblijf ontzettend veel geluk gehad in dit opzicht. Maar ook in het werk! Ik ben juist op een mooi ogenblik gekomen. De geraamde methoden hebben vier maanden gewerkt en de zaak was net rijp om met de bestaande ervaring de zaak nog eens te bekijken en om te gooien, waar nodig. Dat is dan ook gebeurd en vrij ingrijpend. Het heeft enige moeite gekost tegenover Holland, maar het is toch door de Directie aanvaard. Ik ben overtuigd, dat het in het belang van de zaak is. De tweede omkeer en de belangrijkste is juist voor mijn vertrek beslist en dat heeft er de spanning tot het eind in gehouden. Gelukkig was de malaria aanval, toen er het meeste gepiekerd moest worden, weer wat geluwd en voelde ik me weer de oude. Die malaria speelde van zaterdag tot dinsdag. Toen ik zaterdag een heel slechte post van huis kreeg (ik was lang niet de enige met deze mail.) heb ik drie dagen volkomen versuft rondgelopen en iets gevoeld van de ontzettende moeilijkheden, die velen, die zulk pionierswerk, gescheiden van huis en haard, hebben te doen, moeten verduren. De zuivere beelden die men anders gewoon in het dagelijks, huiselijk leven krijgt, lijden des te sterker naarmate men meer gedwongen wordt in een sfeer, die klemmt en je vastgrijpt. Als de bewijzen daarvan dan op je vallen, dan beleef je de bezwaren van zulk werk zodanig, dat het als geestelijk element in je bestaan weer verdrongen wordt en je naast de bevrediging van een zekere scheppingsdrang van misschien een bedenkelijk soort ook de gevaren voor het eigen leven beseft. Ieder mens zal niet enkelvoudig in een wereld leven, maar zo ver van huis onder zulke meeslepende verhoudingen worden je de mogelijke spanningen tussen die werelden nog heel wat duidelijker dan gewoon.

Die malaria was ook een snertbeweging en daar ben ik ook nog niet af ook. Zaterdagavond en zondag suf en maandag toch naar Seroei. Dinsdag idem weer thuis en 's nachts was ik ziek, maar dacht niet aan malaria. Ik krabbelde er toch weer uit en ging naar Dr. de Hartog, die dat bloedgezwel uit mijn arm zou snijden. Ik klaagde toen, dat ik beroerd was. Hij nam mij toen enig bloed af en nadat er door de Chinese mantri een preparaat van was gemaakt had deze in een ogenblik de malaria bacillen gevonden en ook vrij wat. Gelukkig tertiana en geen tropica, hoewel men van de eerste slechter af kan komen. Ik kreeg toen direct een atebrine injectie en de volgende morgen nog één. De aanval is dan ook niet teruggekomen. Nu slik ik een kininepreparaat, maar dat bekomt me geloof ik maar matig.

20 MEI 1936

's Morgens aan boord van de Dornier. De reis Babo Soerabaja per vliegtuig heeft het voordeel, dat ik een week win en dus een week eerder thuis kan zijn, n.l. omstreeks 20 juni of nog een enkele dag eerder als het met het vliegtuig juist zo uitkomt. Maar verder is het geen pretje, omdat het ding niet voor passagiers ingericht is. De heer Rendorp zit in de neus in het mitrailleursnest en ik zit achter de stoelen van de bestuurders in het hok van de telegrafist op de vloer op een paar zwemvesten. Het uitzicht is dus nihil, zodat ik het gevoel heb letterlijk per "kist" vervoerd te worden.

Het is een gek gevoel, als je bij start en landing absoluut geen idee hebt wat er precies gebeurt, alleen hoor je boven je hoofd het enorme gedaver van twee zware motoren, waartegen watjes in je oren wel iets, maar toch veel te weinig helpen. Ik heb n.l. de pech, dat mijn hoofd te dik is voor de aanwezige vliegakken. Het suist daarom nu al twee dagen in mij oren, voor welk suizen de combinatie kinine en locale P.K. zeer bevordelijk is. De eerste dag zijn we doorgedaan naar Ambon en gisteren Ambon Makassar met een tussenlanding in Boeton om benzine te laden. Vandaag in een ruk naar Soerabaja, hetgeen rond 6 uur kan duren als de wind ons niet wat helpt. Gisternoch in Boeton was wel aardig. Daar woont een gastvrije assistent resident, die ons heel aardig ontving met een kopje lekkere koffie. Een aardige plaats met ongeveer 5 Europese gezinnen. Toch wel eenzaam en bureauzuchtig lijkt me fataal! Het weer is ook vandaag weer slecht met veel regen, zodat het zelfs binnen in mijn keldertje inwaait en regent af en toe.

26 MEI 1936

Op Hemelvaartsdag ben ik weer goed en wel in het warme Batavia aangekomen. Op woensdag kwamen wij met de Dornier in Soerabaja aan en het laatste gedeelte had ik op de tweede bestuurdersplaats gezeten en dus nog iets gezien van de zuidkust van Madoera met de grote zoutwinningen. Dat zijn als het ware allemaal volgelopen poldertjes, in welke het water verdampt en de pekkel dus al sterker wordt. Door allerlei open kanaaltjes wordt dat dan naar een fabriek vervoerd en daar blijkbaar verder kunstmatig verder ingedampt en gezuiverd. De marine vliegbasis van Soerabaja is een hele inrichting waar een 40 tal van dezelfde Dorniers gestationeerd zijn en die daar allen netjes uit het water kunnen worden getrokken. Ik was door dat laatste stukje vrijwel potdoof geworden, want op de bok zit men vlak onder de motoren zonder enige bescherming tussen het eigen hoofd en de motoren. De heer Rendorp had in de neus gezeten en daar schijnt het belangrijk minder beroerd te zijn.

In het Oranjehotel was het heet en dat is voor zulk een grote stad eigenlijk maar een matig geval. Ook nu was mijn indruk van Soerabaja weer niet zo erg glorieus. Er is alleen een prachtige sociëteit, de z.g. Simpang club, waar Jhr. Rendorp 's avonds een diner heeft aangeboden aan de Commandant van het vliegveld Overste Josselin de Jong, onze vlieger Dusseldorp, de agent van de KNILM in Soerabaja Beelaerts van Emmichoven en ondergetekende. Dat was wel aardig. Na afloop was ik wel melig omdat het iedere morgen heel vroeg dag was geweest op de reis. De volgende morgen weer vroeg opstaan voor de reis per KNILM naar Batavia, die zeer vlot verliep. De vorige keer, komend uit de Douglas vond ik het lawaai in de Fokker nogal hevig. Nu na de Dornier, was het er bepaald rustig in. De vlucht langs de vulkanen van Java met de enorme kogels, die zo op reizen uit veel lagere bergen is een imposant gezicht en de nevelige blauwe kleuren zijn dan ook prachtig er bij. Ze geven het geheel iets van het dromerige, dat men in het hele land voelt. Welk een verschil met Nieuw Guinee, waar alles leeg en woest is en hier een land, dat geheel tot de laatste ha. in gebruik is en dat er netjes uitziet. De familie Boerema was niet thuis, zodat ik mijn intrek voor de eerste dag heb genomen in hotel des Indes, misschien een van de weinige prima eersterangs hotels in Indië dat echter ook warm was. Het is niet een gebouw doch als het ware allemaal paviljoens in een groot park. Met auto's kan men voor de deur van iedere kamer komen, die slechts voor een klein gedeelte meer dan een

verdieping tellen. In de middag kwamen de Boerema's thuis en bij mij op bezoek en ik heb toen in de avond een eenvoudig avondeten in des Indes aangeboden. Toen was het toch weer 11 uur eer ik in bed kon en dat is voor Indië vrij laat. Vrijdag ben ik toen naar hier verhuisd en heb 's morgens de heren van de Topografische Dienst bezocht. Daarna heb ik Bandoeng opgebeld om de legercommandant generaal Boerstra belet te vragen om hem het één en ander van het werk in Nw. Guinee te vertellen. Dat kon direct zaterdag. In de morgen om half acht ben ik toen naar Bandoeng gevlogen en werd daar afgehaald door de adjudant van de Generaal, die mij tegelijk de uitnodiging overbracht het weekeinde tot maandagmorgen in het paleis van de fam. Boerstra te logeren. Ik heb toen 's morgens eerst het één en ander verteld over het werk in Nw. Guinea en o.a. ook de affaire Valk nader belicht en zo rustig maar tegelijk zo duidelijk mogelijk gezegd, dat deze man voor zulk een bedrijfsopzet volkomen ongeschikt was. De generaal begreep dat ook wel en vond het alleen jammer, dat de hulp van het legerbestuur niet aan zijn doel beantwoord had. Verder heb ik het daar zaterdag en zondag bar plezierig gehad. Het is een mooi gezin met 6 aardige kinderen waarvan de oudste 13 jaar is en de jongste misschien 4. Het slot van de morgen heb ik nog gebruikt om Vreedensburgh op te zoeken, waar ik een volgende keer nog zal logeren. Die maakt het best en heeft pas een kleine jongen van 4 maanden, een verschijnsel, waarvoor ik nu vanzelf wat meer aandacht heb dan verleden jaar misschien het geval zou zijn geweest. In de middagrust zijn wij met een paar van de kinderen in de auto door Bandoeng gereden en ik heb mij ervan kunnen overtuigen, dat dit nauwelijks meer een Indische plaats kan worden genoemd. Het is een heerlijk klimaat en alleen op de middag een beetje warm maar 's avonds bepaald koel. Mevrouw Boerstra, die als dochter van Min. de Graeff goed vrijzinnig protestant is en oud leerling van juffrouw Knappert, vertelde mij dat zij juist dezelfde week Sirks in Bandoeng hadden gehad op zijn tournee en dat ook mevrouw Sirks mee was. Ik ben benieuwd, of ik die nog ergens zal treffen: dat zou wel mooi zijn. De volgenden morgen zijn wij om 8 uur op stap gegaan per auto met de 3 jongste jochies en de generaal en zijn de Tangkoeban Prahoe opgereden. Nu had de vlieger van de KNILM mij reeds de vorigen dag een genot bereid door een kleine omweg te maken naar Bandoeng en over de krater van de Prahoe te vliegen. Dat was ook al mooi en ik had een prachtig uitzicht omdat ik op de bok op de tweede bestuurdersplaats zat. Maar juist omdat ik het uit de lucht had gezien, was misschien het gezicht van de grond ook des te meer waard. De krater zelf bestaat uit 2 gaten door een rug gescheiden. De diepste is ongeveer 700 meter in middellijn en 250 m diep met een vuil geel kratermeer op de bodem. Ergens uit een gat erbij stijgen wolkjes zwaveldamp op, die de stank van zwavel om de krater en ook in het vliegtuig erboven zeer scherp merkbaar maken. Doch vooral de weg bij de Prahoe op via Lembang is schitterend. Hier komt men pas onder de bekoring van de schoonheid van het land. In dit gematigde bergklimaat zijn het niet alleen de eentonige groene kleuren, maar hier bloeit ook een pracht van de mooiste bloemen. Trouwens, heel Bandoeng is in zijn parkachtige aanleg en zijn keurig onderhouden villa tuinen een lustoord van bloemen en bloeiende heesters. De canna's, die bij ons achter in de tuin van Van Iterson bloeien ziet men hier in een kolossale pracht en rijkdom. Maar wat misschien nog de

meeste indruk maakt op mij is het gebruik van de vruchtbare bodem. De prachtige droge rijstvelden, die in terrassen bij de bergen op aangelegd zijn en nog mooier de eveneens in terrassen aangelegde sawah's, die bevoeid zijn en waarin het water een mooi effect maakt in het jonge groen van de erin gekiemde rijsthalmen: dat is werkelijk van een grote bekoring tegen het andere groen en de bloemen die men in deze streek vindt. Verder de mooi aangelegde theetuinen, die er goed onderhouden uitzien en nog meer tesamen maakt, dat men hier het gevoel kan hebben in een lustoord op aarde te zijn. Het is met mij nu eenmaal zo, dat ik de grootsheid van de natuur, die echter aan het mensenleven geen of alleen ellendige mogelijkheden laat nooit zo kan waarderen. Hier ademt alles echter een serene rust en vrede en dat verhoogt in niet onbelangrijke mate de schoonheid van de natuur. Wanneer men deze mensen ziet en deze wereld een beetje nader bekijkt, dan dwalen er toch over die arme inlanders in heel wat Europese hoofden rare begrippen rond. Zeker zullen er armoede streken zijn, vooral nu de gehate kapitalistische ondernemingen de inlander niet meer de welvaart verschaffen kunnen, die eens mogelijk was voor hem, maar in streken als die ik zag hier krijgt men sterk de indruk, dat de mensen toch practisch alles hebben wat ze verlangen, ook al is dat verlangen een ander dan het onze. Maar dat dit ongelukkige zielen op de wereld zijn, kan ik in het geheel niet geloven. Zij leven in een behoorlijke orde, beschermd tegen willekeur van blank en vooral van eigen bruine broeders zo goed als dat in zulk een wereld mogelijk is en bar veel zorgen maken zij zich kennelijk niet. Wel kan men hierbij denken aan de tevredenheid uit domheid, maar het is de vraag of dat hier wel gemotiveerd is. Zeker zijn nog veel verbeteringen mogelijk in allerlei hygienische toestanden, maar wie dan eenmaal de Papoea gezien heeft in zijn omstandigheden en bedenkt, dat zij het voorrecht hebben niet onder Nederlandsche slavernij te hebben geleefd, is het wel duidelijk, dat dit niet alleen geen voorrecht is, maar dat integendeel door het westen hier ontzettend veel gebracht is.

Op de krater zelf was het ook wel een machtig gezicht maar het mooiste vond ik toch het gezicht in de vlakte, waar men door een waas heel in de verte iets van Bandoeng kon zien schemeren. De kleuren in die wazige luchten zijn prachtig en geven juist nog een nader accent aan het dromerige, waarover ik boven iets zei. Op de terugweg reden wij even langs de sterrewacht in Lembang.

Generaal Boerstra deed het echter voorzichtig, want hij zei: als wij hier Dr. Voute tegenkomen, weten wij zeker, dat wij veel te laat thuis komen. Die sterrewacht ligt daar wel prachtig op een vrij hoge heuvel, te midden van een schitterend park in een heerlijk klimaat. Het is er natuurlijk wat eenzaam, maar als men daar een auto heeft om mee in Bandoeng te komen dan is er m.i. weinig op de wereld te wensen.

Na de middagslaap en de thee hebben wij nog een hele tijd met de familie buiten in de tuin van het paleis gezeten. Dat was meer dan mooi en heel prettig. Na het avondeten gauw onder de dekens want om half 6 moesten we opstaan om het vliegtuig naar Batavia weer te halen.

Dat gaf vanmorgen nog een mooie tocht met de grote alleenstaande kegel van de Godeh beschenen door de eerste stralen van de rijzende zon. Dat was trouwens helemaal prachtig in de bergen, waarvan het ene gedeelte nog donker was en de toppen in een mooi roodbruin straalden. Na een 40 minuten waren

wij weer in het warme Batavia en bracht mijn gastheer mij met zijn legerauto, die hem aan het vliegveld wachtte weer naar de fam. Boerema. Ik heb zo een paar buitengewoon prettige dagen gehad. Niet alleen omdat ik zakelijk met hem nu vertrouwelijker heb kunnen spreken, maar ook omdat ik hierbij in deze vriendelijke ontvangst heb kunnen waarderen de toch zo menselijke kracht in de goede zin van een man, die zichzelf op ongekende wijze van niets uit door het leven heeft opgewerkt tot de hoogste post, die in zijn loopbaan bereikbaar is, n.l. Minister van Oorlog in Indië wat hier gelijk staat met de functie van legercommandant. In dit land schijnt het dus nog wel mogelijk te zijn, dat de mensen zich op zo'n enorme manier van eenvoudige lieden tot de hoogste posten weten op te werken.

26 MEI 1936

In de avond. Ik zit met mijn programma nog enigermate vast en weet nog niet hoe ik het best kan reizen om er door te komen in de kortst mogelijke tijd. Zeker is wel, dat het nog heel wat heen en weer vliegen zal opleveren. Deze week moet ik zeker nog een keer naar Bandoeng en 6 juni is er de opening van het waterbouwkundig laboratorium, voor welke plechtigheid ik ook een uitnodiging heb gekregen en waar ik namens onze T.H. aanwezig zal zijn. De Pinkstersdagen komen er ook weer een beetje gek tussen en ik weet eigenlijk niet wat ik dan doen zal. De fam. Boerema vroeg of ik mee ging de bergen in, maar het kan ook wel zijn, dat ik naar Piet Honing ga naar Pasoeroean om dan dinsdag na pinksteren in Soerabaja te kunnen zijn voor een bespreking met het gemeentebestuur. Dan nog naar Malang, en dan zou het mooi zijn als direct de uitreiking van de medailles aan de bemanning van de K18 erop kon volgen. Dan heb ik daarvoor niet nog eens extra naar Soerabaja te reizen. Maar of dat lukken zal? Het is de vraag!

Vandaag klaagt ieder over de warmte en ik kan ook niet zeggen dat ik het hier lekker vind. Maar toch valt het mij nog wel mee. Je bent alleen wat gauwer moe en je voelt je wat mat met een zwaar hoofd. Toch kan ik niet anders zeggen als dat het mij niet tegenvalt en ik prepareer mij alvast op de terugreis met het verblijf in plaatsen als Caloutt en Baghdad waar het nu afgrijselijk moet zijn. Nederlandsch Indië is voor een tropisch land nog zo gek niet en die oude kanjers in de 17e eeuw hebben best geweten waar zij tenslotte vast zijn blijven zitten.

Vanmorgen ben ik de hele ochtend bij Ir. Hoekstra van de B.P.M. geweest en heb hem het een en ander verteld van het werk in Nw. Guinee. Als technisch hoofdvertegenwoordiger interesseerde hem dit natuurlijk zeer en ik geloof daarom dat ik allerlei details uit het geheel heb kunnen belichten die voor het goed begrip van de leiding buiten Nw.Guinee wel nuttig zijn en die men toch niet in rapporten vastlegt.

Vanavond ben ik even, n.l. van 6 tot 8 uur bij Marie Ditmars geweest. Haar man, Dr. Tumbulaka was echter niet thuis, wel de beide kinderen van 16 en 14 jaar. Merkwaardig is, dat die kinderen blanker zien dan bij de gemiddelde Indo kinderen het geval is. Toch lijkt mij de situatie voor een blanke vrouw in verband met de inlandsche familie van de man wel lastig. Er zijn gevallen van bekend, dat dit in het bijzonder tot rampen leidde. Toch heb ik hier een goede indruk gekregen. Marie maakt het best en lijkt mij hier een flinke vrouw, die juist door het werk van haar man ook nogal wat deel heeft aan het sociale werk in de inlandsche wereld. Van de gewone verveling van de mondaine Indische vrouw lijkt mij bij

haar dan ook niet veel sprake. Wij hebben veel oude verhalen opgehaald en nog eens nagegaan waar de diverse oude figuren uit de tram zijn gebleven. Gedeeltelijk zitten die ook in Indië en zij nu al weer mensen van middelbare leeftijd geworden, die aan het eind van hun Indische loopbaan dreigen te komen. Hoewel ze in Indië goed aarden kan, vertelde ze toch, dat na het pensioen van haar man zij voor de kinderen wel naar Holland zouden gaan. Daar zit voor zulk een man toch ook wel een zuren kant aan, die duidelijk de moeilijkheid van gemengde huwelijken demonstreert.

29 MEI 1936

's Avonds. Met mijn verdere programma ben ik nu een beetje nader tot een resultaat gekomen. Het is anders vrij ingewikkeld.

Morgenvroeg ga ik naar Soerabaya en praat dan met de Commandant Marine aldaar over de uitreiking van de medailles aan de bemanning van de K18. Dat kan echter pas op 15 juni geschieden, omdat er dan de meeste leden van de bemanning binnen zijn. Verder

ga ik dan de Pinksterdagen naar Piet Honig en heb dinsdag en woensdag een bespreking met het gemeentebestuur van Soerabaya. Donderdag kom ik terug in Batavia en vrijdagmorgen vroeg weer naar Bandoeng om er de opening van het waterbouwkundig laboratorium mee te maken. Vrijdagavond houd ik dan voor het Koninklijk Instituut van Ingenieurs een voordracht en logeer bij Vreedenburgh, het weekeinde. Dan kom ik maandag weer in Batavia en zal daar ook nog een lezing houden over luchtkartering voor ingenieurs doeleinden. Dan heb ik die week verder nog om studies te maken bij Kadaster en Topografische Dienst, waar tot heden nog niet veel van kwam en dan ga ik aan het eind van die week naar de Oosthoek om bespreking te hebben met de gemeente Malang en de landschapsraad aldaar. Maandagmorgen dan de medailles in Soerabaya en dinsdag naar Batavia en woensdag 17.....naar huis!

10 JUNI 1936

Mijn dagboek raakt hier geheel in de verdrukking. Dat is geen wonder, want het is nu een vrij goed ingedeeld bestaan. Vandaag de een spreken en morgen weer anderen. Telkens van de ene plaats naar de andere en er is niet veel tijd voor de rustige overdenking, die voor een dagboek nodig is. Verder zijn vele van mijn indrukken op het ogenblik van technische aard, die niet zo de gemiddelde lezers van dit verhaal zullen interesseren.

De Pinksterdagen heb ik doorgebracht bij neef Piet Honig in Pasoeroean. Ik ben er zaterdagmorgen vroeg heen gegaan. Om 6.15 uit Tjililitan met de Douglas en om half 9 stonden wij in Soerabaya aan de grond. Een heerlijke reis, waarover men vroeger 2 dagen deed in een stoffige trein. Erg fris was ik echter nog niet want de vorige avond had ik een Chinees diner genoten, aangeboden door de heer en mevrouw Nieuwenhuis. Dan wordt het vanzelf wat later en ik moest om 5 uur weer op. Nicht Emmy was met de auto op het vliegveld en toen hebben wij eerst nog wat boodschappen in Soerabaya gedaan. Ik heb o.a. bij kolonel Jolles de marinecommandant van Soerabaya de uitreiking der medailles voorbereid en we waren ongeveer half 12 in Pasoeroean. De tocht duurde ruim een uur en men rijdt door een laagvlakte dicht langs de zee, die men echter nergens ziet. In het westen en zuiden rijzen dan vulkanen op, die echter voor het grootste gedeelte gedoofd zijn. Soms doet de vlakte Hollands aan. Het gedeelte met de rijstvelden, waar pas geoogst was en waar

men dus stoppelvelden zag, deden er soms erg aan denken. Alleen is het in deze buurt verduiveld heet, evenals in menige vlakte van Java. Wij snorden al betrekkelijk gauw een paar stilstaande suikerfabrieken voorbij en maakten daardoor kennis met de ellende van midden en oost Java. Het was juist de tijd, dat de suikerfabrieken de campagne weer beginnen, voor zover ze dan niet voorgoed gesloten zijn en dat zijn er dit jaar nog ongeveer de helft. De hoge rietvelden vormen geen buitengewoon imposant gezicht, omdat nu de kleur een beetje vaal groen is. Jonge rijstvelden zijn eigenlijk veel mooier van kleur en ook veel vriendelijker. Ik zag ook de riettuinen bewerken en klaarmaken voor nieuwe aanplant. De grond is er buitengewoon zwaar en wordt er nat geploegd, in het bijzonder voor de rijst. Het riet wordt niet gezaaid, doch rietstengels worden in stukken gesneden en in de grond gelegd en wel in zeer diepe voren van minstens 50 cm. Deze voren worden allen met de hand gespit. De stengel wordt bedekt met grond en als deze uitloopt wordt de jonge plant geregeld aangeaard. Dat gaat zo ver door tot de diepe voor niet alleen weg is doch een hoge rug is geworden en naast de rij van planten een voor is ontstaan uit welke de aanaarding is geschied. De rietcultuur van Java berust op deze grondbewerking uit de hand en zou in zijn huidige vorm onmogelijk zijn bij mechanische grondbewerking. Aan de andere kant is dit echter mogelijk door de zeer lage lonen, die zijn gezakt tot 9 a 10 cent per dag voor de sterkste grondwerkers, die in die zware klei de plantgroeven maken. Dat is alles stukwerk. De vrouwen komen voor wieden en aanaarden tot 7 cent per dag. Dit alles klinkt zeer barbaars, maar als men nagaat, wat het lot van deze mensen is indien de fabriek geheel sluit, dan is het volkomen hopeloos. Ook hier heb ik weer in sterke mate de indruk, dat de inlandse bevolking voor zo ver het enige welvaart heeft in de massa, geheel afhankelijk is van het westerse kapitaal.

Een op deze rit reeds opvallend verschijnsel, dat mij ook verder heeft getroffen, is het enorme aantal mensen, dat men langs de weg ziet. Toen ik donderdagmorgen om half zes terugging en het nog geheel schemerig was, was het werkelijk enorm zoveel volk er al langs de weg liep. Het uiterlijk is nog dragelijk, hoewel door de lage daglonen van de Javanen de kleding wel erg hard achteruit schijnt te gaan. Men begrijpt dan ook wat een zegen de zeer goedkope Japanse import voor deze mensen moet zijn. Men kan Twente niet naar het loonpeil van Japan drukken, maar als ik aan deze mensen denk, dan is het toch eigenlijk schande, dat men in Nederland de textielmarkt met kunstmiddelen voor Twente wil behouden. Hoe moeten deze mensen dat van 9 cent per dag betalen?

Na aankomst in het aardige moderne directeurshuis, dat hoort bij het proefstation, werd er gegeten en de gebruikelijke middagslaap genomen. Dat is toch niet zo gek. De laatste dagen in Batavia kan ik er niet aan toe komen, maar het is toch wel bezwaarlijk. Het gouvernement is er met een werktijd van 7 tot 2 wel beter achter dan de handelskantoren, die Europese werktijden hebben. In de avond zijn we naar Malang gereden. Een heerlijke tocht van een uur. Daar was een avondfeest in een grote sociëteit, die mij opnieuw de gedachte versterkte, dat Indië veel uitgaat. In een plaats als Delft met meer welgestelde Europeanen kan men zulk een sociëteit lang niet onderhouden. Overigens zijn die feesten allemaal hetzelfde. Veel dansen en splitjes drinken. Toevallig ontmoette ik er ook Lt. van Bergen van der Grijp, die er officier bij

de Topografische Dienst in opleiding is en die vorig jaar college bij mij heeft gelopen. Verder nog de bioscoop met een bezoek vereerd (Jeanne d'Arc en lang niet gek!) en toen weer met een mooie nachtelijke tocht naar huis.

De volgende dag heb ik voor het eerst mijns levens een flinke suikerfabriek in vol bedrijf gezien. Eigendom van een fam. Lebret. Het was een nogal warme trip, vooral bij de kook installatie. Men ziet er het riet aan de ene kant ingaan en aan de andere kant komen de zakken suiker er uit. Het was ook wel weer een aardig gezicht.

Tweede Pinksterdag hebben we een mooie autotocht gemaakt naar de Zandzee. Dit is een grote zandvlakte boven op het Tenggergebergte. Wij zijn met de auto gereden tot Ngadisarie en daar hebben wij in een kleine passangrahan rijsttafel gegeten en zijn toen op kleine paardjes nog een 3 km verder naar boven getrokken. Daar komt men dan op een ogenblik aan de rand van de zandzee, die dan aan zijn voeten ziet liggen als een grote zandvlakte, die zeker zo groot is als de Schermer. Uit deze vlakte rijzen een paar vulkaankegels op, o.a. de Bromo uit welks krater men af en toe nog wat zwaveldamp ziet opstijgen. Als men de tocht tot een paar dagen uitrekt, kan men ook door de zandzee trekken en komt men over de rug van het Tenggergebergte in de Smeroe vlakte, waar een mooie boerderij schijnt te liggen, waar een drentse boer schijnt te zitten. Zijn hoofdbron van inkomen schuilt echter in het toerisme. Het boerenvak schijnt daar in die eenzaamheid dus ook niet zo voordelig te zijn!

De terugtocht was in het namiddaglicht werkelijk buitengewoon mooi. Op de hellingen van de Tengger vindt men grote hagen met witte bloemen van het type witte klokken dat wij als jongen ook in de rietschoot vonden en dat met de onsmakelijke uitdrukking voor een nachtmeubel werd aangeduid. Deze klokken zijn echter veel groter. Gedeelten van de heggen langs de kanten zagen wit van de bloemen. Wat een verschil met Nw. Guinee. Ook de vele rode geraniums, die men langs de wegen in de bergen in het wild aantrof gaven aan deze tocht iets van grote bekoring.

Dinsdag na Pinksteren was het een inlandse zondag en kon ik dientengevolge niet in Soerabaya terecht. Ik heb toen een beetje rondgehangen en wat uitgerust. In de avond was er een bijeenkomst met een 12 tal leden van de Vrijzinnig godsdienstige groep in Pasoeroean, waarvoor ik een causerie heb gehouden. Wel een aardige groep. Woensdagavond heb ik gesproken in de sociëteit over de luchtkartering in het algemeen. Ik hield een populair verhaaltje met wat vertellingen over Nw. Guinee. Dat staat hier tegenwoordig erg in de belangstelling. In de morgenuren was ik even heen en weer geweest naar Soerabaya voor een bespreking met het gemeentebestuur. Och, dat ging wel gemoedelijk en ik ontmoette er Ir. Heida, een oud studiemakker van mij. Voor de luchtkartering moet men de mogelijkheden echter nog voorzichtig beoordelen. De narigheid is, dat er niets uitgewerkt kan worden en zij dus met kiekjes blijven zitten. Donderdagmorgen weer vroeg op en om half zes afgereisd uit Pasoeroean na een zeer prettig verblijf, waarbij men alles geprobeerd heeft om het mij prettig te maken, hetgeen ook geheel gelukt is.

Donderdagmiddag kwam ik weer in Batavia aan en te laat om dan nog veel op gouvernementskantoren te doen. Alleen konden we terecht bij de Firma Erdmann en Sielcken, die de directie hebben over de goudzoekerij op Nw.Guinee. Een lange discussie over de

mogelijkheid van toepassing der luchtfotografie. Wel is gebleken, dat deze heren de zaak veel voorzichtiger opzetten dan de BPM. Ook van onze kant dus maar anders aanpakken, misschien komt er dan ook nog eens wat uit.

Vrijdagmorgen weer vroeg op om naar Bandoeng te gaan, ten einde de opening van het nieuwe waterloopkundig laboratorium mee te maken als afgevaardigde van onze T.H. Dat is dan de enige keer, dat ik mijn jaquet gedragen heb, zodat tenminste niet mijn gehele zwarte garderobe voor niets heen en weer is geweest. Het officiële gedoe aan de T.H. is als gedoe van dezelfde kracht als bij ons in Delft, hoewel door andere organisatie de gang van zaken misschien wat anders is. Misschien is het ook nog wat minder plechtig, hoewel dat bij ons ook wel eens verschillend gaat. In de middag weer slaap en wat voorbereiding voor de lezing die ik vrijdagavond voor het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs zou houden. Daar was wel een goed gehoor. De legercommandant en de Directeur van Verkeer en Waterstaat. Dat zijn trouwens ook de beide Departementshoofden, die het meest voor luchtfotogrammetrie voelen, omdat ze ermee te maken hebben. Het ging verder ook wel geschikt, hoewel men het nooit precies kan peilen. In de discussie bleken zo ongeveer dezelfde bezwaren op te komen als in Holland bij dergelijke discussies aanvankelijk het geval is. Alleen collega Schepers viel mij een beetje af. Het was duidelijk een beetje het gewone grapje van een zekere vrees voor miskenning van het werk in Indië. Verder was ook merkwaardig, dat hij zo de nadruk legde op de eenvoudige hulpmiddelen, waarmee men in Indië goede dingen heeft bereikt. Dat ging natuurlijk een beetje tegen de stereoplanigraaf, waarvan Schepers aannam, dat die in Indië niet nodig zou zijn. Gelukkig heeft hij deze mening later herzien, in het bijzonder met het oog op de triagulatie.

18 JUNI 1936

8.10 uur Medan tijd. De terugreis is al weer aanvaard en we vliegen tussen Penang en Bangkok. De lucht is grauw en bewolkt aan alle kanten. Van 3200 m. hoogte ligt er een dikke blauwe waas over het schiereiland Malakka. Recht vooruit is er vrij weinig zicht en het ziet niet mooi. Toch schijnen de weerberichten niet slecht te zijn en we lopen zoo wat 280 km per uur. Vandaag hebben wij een slecht stuk van de route omdat de moesson hier thans tussen Sumatra en Rangoon zeer actief is en er komt wat geluk aan te pas om er niet met al te veel buien door te scharrelen. Op het ogenblik hangen aan stuurboord wat regenbui, waarvan wij de randen op het ogenblik passeren, maar veel heeft dat niet te beduiden.

Vanmorgen zijn we al om half zes vertrokken uit Medan om tenminste niet in de late namiddag in Rangoon aan te komen, want dan wordt de moesson meestal gevaarlijker. Over zee hing een zware regenbui voorbij de kust van Sumatra maar daar konden we op 200 meter onder door zonder enige bezwaren en verder was het weer mooi weer. In Penang was het prachtig. Het is een eiland met als hoofdstad de havenstad Georgetown. Het vliegveld is prachtig mooi en met een lange startbaan van beton (900 m.) en nachtverlichting. Dat is in Nederlandsch Indië helaas nog heel wat slechter. Het is ook een soort vakantie oord, want na de start zagen wij een berghotel met een tandradbaan en een paar heel mooie zwembaden. Merkwaardig is, dat het weer hier zo snel anders wordt. Na de stralende zon op Penang was het vrij

gauw huilen. Maar zo lang het alleen maar wat regen is en geen barre buien is er niets aan de hand en bovendien is hij een beetje om het ergste gedeelte heen gevlogen.

Malakka maakt op mij nu toch een betere indruk dan op de heenreis. Wel is er heel wat ongecultiveerd bergland, maar in de vlakke ziet het er toch niet zo gek uit. Ook hier nogal wat bevoeiing en gecultiveerde gebieden.

De laatste dagen op Java zijn heel druk geweest. Van schrijven is toen niets gekomen. Het is nu achteraf ook lastig om nog een regelmatig verhaal te maken. Ik wil mij daarom beperken tot een aantal indrukken achteraf. Uit een oogpunt van het vak ben ik niet ontevreden. Wel had ik graag gezien, dat de B.P.M. in Holland wat begrijpender had gestaan tegenover de laatste Nw. Guinea plannen, maar ik zal wel zien, wat daar uit groeit als ik weer in Holland terug ben. Het zal nog wel enige moeite kosten vrees ik, omdat de heer Taverne waarschijnlijk aan het oude schema zal vasthouden.

Wat de algemene mogelijkheden voor fotogrammetrie in Indië betreft ziet het er wel goed uit onder voorwaarde, dat het zo georganiseerd wordt, dat Indie zich redden kan met een eigen organisatie zonder enige inmenging van Hollandsche zijde. Toen ik Schepers n.l. een keer duidelijk had gemaakt, dat niets minder in mijn bedoeling lag dan mij er blijvend mee bemoeien was de zaak wel wat opgeklaard en kwam er merkbaar meer enthousiasme voor mijn plannen. Het gaat er dan om de KNILM alles te laten vliegen en de Topografische Dienst met de uitwerking te belasten van al het werk, zowel voor het gouvernement als voor de particulieren. Daartoe moet de zaak bij de topografische dienst wat veranderd en uitgebreid worden en moeten de mensen zich ook meer inschieten op

werk op grotere schaal. Want ook voor dit werk is belangstelling. Na de terugkeer uit Bandoeng op maandagmiddag 8 juni heb ik eerst dien dag een middag op de KNILM gewerkt aan een artikel voor De Ingenieur en dinsdag geconfereerd met het Kadaster. De mensen in Holland zullen van de benoeming van zulk een buitenstaander misschien iets kwaads te zeggen hebben, doch mij lijkt het een zeer gelukkige keuze. Het is nu weer zo, dat de heer Beckman de zaken met voortvarendheid aanpakt en ook vooral, dat de andere diensten wat anders tegen hem opkijken dan tegen aan aantal van zijn voorgangers, die nooit voor helemaal vol werden aangezien, telkens om verschillende redenen. Ook voor de invoering van de fotogrammetrie is het ogenblik daarom nu wel zeer gunstig, want ook het al te zeer opvoeren van de nauwkeurigheid en te weinig vlot werken is iets, dat men het Kadaster in het algemeen aanwrijft. In veel terreinen kan men beter een kaart maken met grafische nauwkeurigheid, dan niets of een rommel, zoals het op het ogenblik gebeurt.

19 JUNI 1936

Vrijdag 8.10 uur pl. tijd. Wij zijn vanmorgen om 6 uur uit Rangoon vertrokken en hangen nu boven de Golf van Bengalen. Gisteren hebben wij met de moesson geluk gehad en op die ene regenbui na is het verder goed gebleven. Wij waren al om 2 uur in Rangoon. Vanmorgen lijkt het er op dat we ook weer geluk hebben op dit kwade stuk, tenminste kwaad in deze tijd van het jaar. Er is geen land in zicht want boven de kust ziet de lucht loodgraauw van de regenbuien. Vandaar ook, dat wij wat verder in zee zitten. Wij hebben zwakke tegenwind, zodat het stuk Rangoon Calcutta ons wel ruim 4 uur zal kosten. Als het dan echter zo gaat, dan is daar

niet veel bezwaar tegen. Je zit in deze machines toch werkelijk keurig. Van vermoeidheid is geen sprake. Ik heb vanmorgen eerst nog een half uurtje gesluimerd op mijn stoel, waarvan ik een bed maakte en nu zit ik aan de klaptafel van de bemanning, waar de tweede bestuurder zijn geweldige administratie van van alles en nog wat tracht bij te houden. Ik kan hier net zo rustig typen als thuis aan mijn schrijftafel. Wel trilt de zaak wat, maar van schommelen is geen sprake en ik heb gisteren wel ontdekt dat er zelfs dan voor het typen geen bezwaar is. Het is wel jammer, dat er niet voor elke stoel zulk een grote klaptafel is. Dat lijkt mij op de Indie route best mogelijk en voor diverse passagiers, die men ziet schrijven is het een gemak. Nu heb ik de enige grote tafel maar ingepikt.

Siam en Burma zijn de grote rijstlanden en dat kan men uit de lucht ook best begrijpen. Zowel rondom Bangkok als rondom Rangoon ziet men in deze tijd van het jaar practisch alles onder water staan. De rijst is van de velden en alles wordt weer bevoloed met zeer smerig bruin uitziend water, dat dus sterk slibhoudend is. Van Rangoon uit vlogen wij vanmorgen zeker over een traject van 100 km dat niets anders is als deze onder water staande percelen, gescheiden door kleine dammetjes en hier en daar kronkelt zich een weg er tussendoor, waaraan dan wat bomen staan. Kleine dorpen met grote tempels. Enkele veldjes meer naar het noorden werden al weer mooi groen. Daarop schijnt de rijst dus al weer uitgeplant te zijn.

In Rangoon gelogeerd in hotel Minto Mansions. Een nogal vervallen grootheid. Het is zulk een merkwaardig geval, dat de allures van een zekere deftigheid heeft met het binnenkomen, en waarin men alle appartementen vindt van de eerste klasse hotels als een kappersafdeling, een etalage met kunstvoorwerpen enz. Maar als men het op de keper bekijkt, dan is alles verwaarloosd en een beetje vettig. De kamers zijn van dezelfde kracht alleen alles nog wat versterkt. Inderdaad een eigen badkamer maar met een sanitaire inrichting, die men niet anders als zeer matig kan betitelen. Er schijnt toch ook wel een sterk verschil in vakkundigheid te bestaan tussen de oosterse werklieden en de Europeanen. Dat kan men vooral goed zien als men even opmerkt hoe er met de aanleg van leidingen geknoeid wordt. Maar wij zijn er wel weer mee verzoend door de eetzaal, die er tenminste netjes zag en ook het eten was goed. Om 3 uur zijn de heer Fechner en ik een autotocht door de stad begonnen. Ook de stad heeft op menig punt hetzelfde karakter als het hotel. Het geheel heeft echter wel de bekoring van een zeer ruime aanleg. De buitenwijken zien er parkachtig uit met brede aardig kronkelende geasfalteerde wegen, waar veel grote huizen aan staan, allen met grote tuinen. Er zijn veel nieuwere en kleinere villa's bij, maar de grote oudere huizen kunnen blijkbaar ook niet zo goed meer onderhouden worden. Vooral in het oosten, waar zo veel huizen gepleisterd en gesausd zijn, staat dat direct nogal vervallen. Heel aardig is echter weer een heel grote vijver, eigenlijk een meer midden in deze woonwijk van de stad, waaraan ook een groot clubhuis voor de watersport staat. Helaas echter ook wat verwaarloosd uitziend. Meer in de binnenstad heeft men verschillende buurten. Nabij de haven enkele grote straten met enorme kantoren van banken en andere zaken. Ook wel grote winkels. Dat is wel een opvallend verschil met Batavia. Daar zijn ook wel enkele grote gebouwen, maar toch hebben de zaken daar allen kantoren met veel bescheidener uiterlijk dan in de Engelse

kolonieren. Maar in het voordeel van onze steden is wel, dat het er veel netter uitziet. De straten van Rangoon lijken in de volksbuurten hier en daar wel open vuilnisbakken, terwijl men in Batavia zelfs in Chinezenwijken nauwelijks papieren over de straten vindt. Het verschil in taakopvatting der diensten van stadsreiniging schijnt vrij groot te zijn!

Het stadsbeeld wordt op meerdere punten geheel beheerst door de grote gouden pagode. Dit is een Boeddha tempel van een soort, waarvan er meerderen maar kleiner in de stad verspreid zijn. De prachtige toren schijnt geheel verguld te zijn en schittert in de zon dat het een lust is. Ook de ingang is heel mooi, vooral door de rijkdom aan beeldhouwwerk in hout. We zijn er niet in geweest. Men moet dan zijn schoenen uittrekken en de heer Fechner had daar beslist bezwaar tegen met het oog op de mogelijkheden....

(einde van het manuscript; volgens oorspronkelijke nummering pagina 81)

57
58

Fotoalbum van Nieuw-Guinea reis, 1936?

Verslag reis naar Australisch Nieuw-Guinea, met bijlagen 17 maart 1939- 9 april 1939,

17 MAART 1939

Soerabaya. Oranjehotel.

Het is bar weer en het regent honden en katten, zoals de Engelsen dat zeggen.

De reis naar Australië is begonnen, maar niet erg voordeelig. De Westmoesson is er weer met regen en slecht weer. Van dien kant gezien had ik voor deze enorme vliegtocht een beteren tijd kunnen uitzoeken! Het begon vanmorgen al. In Batavia was het nog goed weer, maar er werd ons meegedeeld, dat wij Soerabaya niet zouden aandoen doch direct doorgaan naar Bali omdat het veld in Soerabaya slecht was. Vlak voor de start kwam er echter bericht uit Bali, dat daar 30 cm water op het veld stond. Nu moeten wij dus toch naar Soerabaya en hebben dat ook gedaan. Onder uitgeleide van de heeren Bickman en Versteeg vertrokken wij om 1 uur Gezagvoerder Dunlop een aardige jonge vent. In totaal zijn er 3 passagiers waaronder ik. De accommodatie in de Lockheed is slecht m.i. Op zijn minst kan men zeggen dat het ongunstig afsteekt bij de DC3. De stoelen zitten wel goed, maar staan dicht op elkaar. Mijn voorbuurman hing als in de DC3 zijn colbertje over de rug van zijn stoel maar hij vergat erbij, dat ik het ding toen op mijn schoot had. Alles is kleiner. Ook de cockpit met het gevolg dat de deur tusschen cabine en cockpit geregeld open staat en er m.i. meer leven in de machine is. De KNILM vliegt nu wel heel snel naar Australië op een schema dat met de DC3 onmogelijk is, maar veel Australische passagiers zullen toch voor hun gemak de Engelsche vliegbooten prefereeren ook al doen die er 3 1/2 in plaats van 2 1/2 dag over. Ik ben nieuwsgierig hoe dat geval mij over 2 dagen zal aanstaan. De dag van morgen belooft geen feestdag te worden. Wij moeten om half 4 opstaan en als het dan goed weer is om 4.45 starten. De bedoeling is dan om in één ruk Koepang te halen en dan 's avonds toch nog in Calocurry te komen. Maar het regent hier nu al een tijd en als dat vannacht doorgaat dan is het op de slechte Indische vliegvelden zonder verharde startbanen morgen onmogelijk om in donker te starten en zullen wij zeker niet verder komen dan Port Darwin, waar niets is dan een miserabel hotelletje. Nu wij zullen zien.

Wij hopen Zondagmiddag in Sidney te komen. Daar moet ik overnachten en Dinsdag met een Engelsche vliegboot naar Townsville. Dan daar weer overnachten en Woensdag 22 Maart naar Port Moresby.

Zoo juist komt de gezagvoerder vertellen dat onze Lockheed een lekke benzineleiding heeft en er vannacht een andere machine achter ons aankomst. Het is maar goed, dat dit relletje op de grond bij het vullen van de tanks gebeurd is. In de lucht zou het er maar somber uitzien. Er zal dus nu zeker geen sprake van zijn om verder te komen dan Port Darwin, omdat wij nu niet voor 5 1/2 zullen kunnen starten. Omdat die om 3u vannacht uit Batavia vertrekt.

De tocht van vanmiddag was niet erg mooi: Java zat volledig in de wolken en vlak bij Soerabaya werd het even heel slecht, maar wij vlogen even door de bui, doch het ergste kwam aan den grond en stoorde ons dus niet.

Die week in Batavia is vermoeiend geweest. Dat voel ik, nu ik alleen ben en ik in eenzaamheid reizend net een gevoel krijg als in Siberie! Unheimisch! In de letterlijke zin.

18 MAART 1939

Op weg naar onze tegenmeters! Wij vliegen nu met goed weer boven de noordkust van Java juist aan de oostpunt van het eiland. Boven de zee ligt een dek van witte wolken en het land is open, doch in de nevel. De vulkanen rijzen op uit het vlakke land en geven Java een aspect, dat men nergens anders aantreft.

Ik heb wel een beetje pech, dat wij Bali nu in het geheel niet aandoen, en regelrecht in een vlucht van ruim 4u. naar Koepang op Timor gaan. Ik had liever Soerabaya overgeslagen. Van Merssel is vanmorgen met het oog op het slechte weer pas om 4u. gestart in Bandoeng en was $\pm$ 6uur in Soerabaya. Wij hadden dus ook een uur langer kunnen slapen, want tusschen 4u15 wekken en 6u30 start was wel wat lang.

7u 30.

Wij vliegen nu een uur en zijn bijna aan de oostpunt van Bali. Ook dit eiland heeft mooie bergen, die tot een heel eind op de helling bebouwd zijn.

9u 25.

Soemba. Dit is een merkwaardig eiland, omdat het bijna geen bosch heeft. Het is licht golvend en groen alsof het weiland was. Toch zie ik niet veel bevolking.

Nu weer boven zee. Die ziet heel kalm. Ik herken weer die lange bruine slierten in het water, soms op de grens van 2 kleur gebieden, die ik ook rondom Nw.Guinee heb gezien. Dat schijnt vischkuit te zijn. Rondom Soemba weer die prachtige kleurenrand tegen een strand.

De zee is merkwaardig glad. Men ziet er de erboven drijvende wolken er in weerkaatst hetgeen een eigenaardige bleeke glans aan het water geeft.

13u25

Wij zijn om 10u45 in Koepang geland. Eerst kreeg ik nog weer een mooi gezicht op de moeilijkheden van luchtkartering. Timor, dat al eens object van onderhandeling was, had een groote pruik van wolken op terwijl de zee geheel open was op een enkel wolkje na. De zee fotograferen schijnt het gemakkelijkst te zijn. Helaas heeft het geen zin.

Timor is weer wat meer begroeid. De bevolking die in grooten getale op het veld was, omdat er gisteren een hoofd begraven was ziet er miserabel uit. Een klein gebouwtje op het veld is ons onderkomen. Het eten is goed, alleen het brood is zuur.

13u.45

Wij naderen Port Darwin na een vlucht met mooi weer over de Timor zee. Hier moeten wij blijven, omdat het naar Cloncurry zeker 4 1/2 uur vliegen is en de tijd nog 2u. verzet wordt en wij dus een paar uur na zonsondergang zouden aankomen hetgeen ongewenschst is in verband met de slechte radio op dat station. De kans dat wij Zondag in Sydney komen is daarmee klein, want dat is van Port Darwin 12u. vliegen.

19 Maart Zondag.

Gestart uit Port Darwin om 5u.15 pl.tijd = 3 u.15 Java tijd = $\pm$ 10 u. van Zaterdagavond thuis. Het was ook hier nog geheel nacht bij de start maar mooi weer.

Port Darwin zal ik ook niet gauw vergeten. Zoo moet een vestiging in de Wilde West van de USA er ook uitgezien hebben. Stel je voor een heel ruim gebouwd geval met niets dan een aantal zeer breede geasfalteerde wegen. Huizen van hout of van steen, maar meestal gedekt met gegolfd ijzer of blik. Vele huizen op palen. Blijkbaar voor de frissigheid of voor de veiligheid: beide lijkt mij mogelijk. Het schijnt vroeger een Engelsche strafkolonie te zijn geweest. Nu, m.i. kan men dan beter in de zee lopen en op de ontmoeting met een van de vele haaien van de Timorzee hopen, dan hier als banneling te huizen.

Ja zelfs in het beste hotel van de plaats was het nog maar akelig. In de eerste plaats is het er niet warm maar benauwd heet: zoo'n soort stoombad! Het doet mij het meest aan Djask denken. Ook daar heet én vochtig en ook daar menschen met prickling heat (roode hond). Alleen hier zijn er nog een berg muskieten bij.

Het hotel was aan den éénen kant werkelijk hotel en aan den anderen kant een echte z.g. saloon, een kroeg, waar de menschen staande zich bezatten, het meest aan een slecht soort bier. Nu troffen wij het wel, want het was Zaterdagavond, zoodat er een groot aantal lieden van alle mogelijke typen van uiterlijk hier hun geld kwamen verteren, waarvoor ze een week hard gewerkt hadden. Het was beneden in die kroeg een kabaal zooals alleen blanken en negers dat kunnen maken maar geen Chinezen en Javanen. Chineezers zijn hier ander ook bij bosjes. Bijna alle zaken. De nacht was ook geen feest. Wij gingen om 9u. onder de klamboe, maar het was er nauwelijks om uit te houden. Toch ben ik in slaap geraakt tot 3 uur toe. Dus dat viel nogal mee. Toen spookte er een van de 2 medepassagiers en werd ik wakker. Maar de beide andere heeren hadden het heel wat slechter gehad.

Wij werden om 4 uur gewekt en wel op een primitieve en gemoedelijke manier. Het kleine halfbloed Chineesche kelnerinnetje kwam de kamer binnen wandelen, draaide het licht aan, trok de klamboe weg en presenteerde een kopje thee met toast! Zij maakte niet den indruk erg verlegen te zijn en dus deed ik ook maar net alsòf. Ontbijt nemen wij niet en om 5u 15 hingen wij in de lucht!

13 u 20

Het is vandaag een merkwaardige vliegday! Het weer is tot heden goed, alleen hebben wij een flinke wind tegen. Wij kunnen niet voor 4 u 30 pl. tijd in Brisbane zijn en dan hebben wij maar één stop en wel in Cloncurry waar wij 10 u 15 aankwamen. Dus 5 uur aan één stuk. Daar rust tot 10 u 45 en de klok nog een half uur

vooruit dus starten om 11 u 45 en nu rechtuit tot Brisbane tot 16 u 30, dus weer 5 u 45 in de lucht. Totale afstand 1375 + 1483 km = 2858 km.

Het land is langs deze route zeer arm. Tot Cloncurry is het niet veel anders dan een woestenij. Gedeeltelijk een steenformatie en veel lijkt er op zand dat van rood na geel tot grijs varieert. Voorbij Cloncurry is er wat meer begroeiing van verspreide boomen en plekjes bosch langs de rivieren. Deze laatste zijn volkomen verwilderd en heel breed maar met weinig water.

Toch ziet men hier en daar ten oosten van Cloncurry het terrein verdeelt door rechte lijnen. Wat de menschen echter met den akelige grond doen is mij een raadsel. Hoogstens kan men daar schapen houden.

15 u 45

Wij komen nu dichterbij Brisbane en naar de kust toe is het land kennelijk veel vruchtbaarder. Het is van het oosten uit gecultiveerd. Er is nu bouwland, dat echter omgeploegd is, omdat het hier herfst is. Ook zie ik de eerste huizen met een rood dak.

20 MAART 1939

Maandagmorgen 10 u.

Ik zit nu in het Quantasbureau te Brisbane en wacht op de afspraken voor de ticket naar Port Moresby. Ik ben namelijk niet doorgegaan naar Sydney vanmorgen, omdat ik dan morgen al weer dezelfde route terug moe, en dat is maar heen en weer vliegen op niets af.

De KNILM was bijna een dag te laat. Gisteravond zijn ze in Brisbane blijven staan. Het weer was voor de landing nog slecht. Zware regens en geen zicht, dus vliegen op de radio. Eerst haperde die en vloog Dunlop een rondje boven een plek waar de grond zichtbaar bleef. Maar later ging het goed en vloog hij er recht op aan. Even voor het veld waren wij door de vuiligheid heen en landden glad. Het was heerlijk weer. De meester menschen droegen een gewoon donker pak, hetgeen na Port Darwin een verkwikking was en een goed vooruitzicht voor de nachtrust. Het veld is op een vrij groote afstand van de stad, zoodat wij er onder het rijden al een aardig idee van kregen. Zeer ruim gebouwd, maar ook echt een jonge stad. Jammer dat in zulk een geval een schoonheidscommissie niet kan ingrijpen. Maar dat is aan den anderen kant ook echt geen behoefte: dat kan men ook aan de architectuur zelf wel zien.

Avond 7 1/2 na het eten.

Met de tickets is alles nu in orde. Daar heb ik eerst nog wel even mee gezeten. Want er was wel een telegram uit Sydney in Batavia dat alles in orde was, maar hier in Brisbane wist men vanzelf van niets. En dan zat ik hier akelig voor een week gevangen. Het zal nu trouwens nog moeten blijken of ik in Port Moresby geen 1 1/2 week gevangen zit. Ik kom er nu Woensdagmiddag als alles goed gaat. Ik hoop dan Zaterdagmorgen weer te vertrekken en kan dan Zondag in Sydney zijn. Dan heb ik verder een week gerekend van Australië. Ook om wat verbinding te krijgen met Australische vakgenooten heel misschien om voor de hollandsche luchtkartering nog wat te doen. Ik sprak vanmorgen Dr. Karel v.d. Mandele in Sydney en die vroeg mij voor dien tijd te logeeren. Ik kan niet anders zeggen als dat ik dat heel graag heb aangenomen. Men is dan weer bij bekenden en heeft wat aanspraak. Een dag als vandaag is eigenlijk mijn eerste eenzame dag, in een stad, in welke men weet, dat men geen bekende kan tegenkomen. Ik moet eerlijk bekennen dat dat op zich zelf mij

geen vreugde geeft. Ik heb wel menschen ontmoet, die beweerden, dan pas rustig te leven. Ik geloof dat voor mij zelf niet. In deze eenzaamheid houdt iets van mijn eigen leven op. Het verlangen er naar zou voor mij een vlucht beteekenen. Het reizen over de wereld is voor mij pas prettig, omdat die zoo gezellig klein is: omdat men overal menschen ontmoet die men kent, kortom, dat ik er altijd iets van mijn eigen wereld in terug vind. Pas dan ben ik er weer mee vertrouwd. Zit men nu langer op één plaats, dan krijgt men wel weer aanspraak, maar zoo van dag tot dag reizenden is het maar stil.

Vanmiddag na de lunch ben ik de stad ingegaan en heb met mooi zonnig weer de gehele middag gewandeld. Op het reisbureau van de Carpenter Airlines vroeg ik naar de bezienswaardigheden, maar daar kwam niet veel antwoord uit. Het nieuwe raadhuis met de hooge toren, die men per lift kan bestijgen om een uitkijk te hebben! De man was erg blij toen ik hiermee schijnbaar tevreden was. Want er is ook naar de ansichtkaarten te oordeelen niet erg veel bijzonders.

Nu is de stijl van alle gebouwen, banken, stadhuis inclusief gewoon miserabel. Echt nog 19e eeuw maar kennelijk later gebouwd. Veel zuilen en namaak klassiek, bombastisch en dik. En toch is er één ding, dat alles goedmaakt: het welvaartspeil van den werkman. De loonen schijnen hier erg hoog te zijn en het leven is er duur, maar men kan het den menschen dan ook aanzien. Slordige lieden en vuile armoede heb ik nergens gezien. Dat moet hier ten aanzien van de plattelandsbevolking toch wel groote conflicten opleveren als men bedenkt dat het eenige goedkoope is vleesch, fruit enz. Ik zag prima vleesch voor 15 cts per Eng. pond. Mooie peren en groote blauwe pruimen 3 cts per stuk. Maar de gewoonste en akeligste schoenen kosten al 1 pond Aust. d.w.z. F.7, en bij ons zeker minder voor zulk soort. Dat kan alleen als men heel groote farms heeft of buiten weinig schoenen e.d. koopt dus primitiever leeft. Ik zal probeeren daar in Sydney bij Dr. v.d. Mandele eens achter te komen.

De stad zelf is op heuvels aan een rivier en baai gebouwd. Dat geeft aan het geheel een schilderachtig effect. Het maakt dat er ook een paar zeer lange bruggen in liggen en wel een leelijke oude ijzeren brug en een veel mooiere betonbrug, die kennelijk nieuw is. Zoo in de verte ziet men ook het weining homogene karakter van de bebouwing niet zoo erg. Eén van de aardigste nieuwe gebouwen die ik zag was het Meteorologisch Instituut. Dat heeft bepaald een moderne eigen stijl, al was deze m.i. niet typisch Australisch.

Toen ik van mij slenterpartij vermoeid raakte ging ik in Queensstraat in een zoogenaamde Melk Bar, een soort verbeterde en gemoderniseerde uitvoering van onze "melksalon". Maar als men bij ons de melk ook eens zóó zou kunnen serveeren, dan werd er veel meer geconsumeerd. Ik bestelde "Maltd Milk" zonder te weten wat dat was. Prijs 4 pence = 12 cts. Ik kreeg daarvoor 2 1/2 glas dus vermoedelijk een halve liter van een allerheerlijkst vocht. Goed gekoeld en met erin zooals mij verteld werd 1cc cream, vanille suiker en het zoogenaamde malt, waarvan men mij niet kon beduiden wat dat was. Dan verder wat kaneel erin. En dat voor 12 cts. Dat is nu weer gek goedkoop. De prijzen schijnen dus heel anders te liggen dan bij ons.

Nu ik zal er mee ophouden en dit pak papier opzenden. Dat zal met de Engelsche vliegpost gaan, want het schijnt dat de KNILM geen mail uit Australië mee mag nemen. De volgende brief moet

nu minstens één week later komen, omdat er van Port Morsby maar ééns per week en wel Zaterdag een vliegtuig gaat dat aansluit op de Imperial Airways die dan Maandag 3 April in Londen hoort te komen. Die brief moet dan $\pm$ 4 April in Delft zijn. Ik ben benieuwd of het

en deze moet er dan 5 dagen eerder zijn. Of het gelukken zal is een 2de kwestie.

Ik zal maar niet op post meer rekenen eer ik in Batavia terug ben. Ik heb tot op heden één bericht gehad, en moet het daar mee doen. Gek, dat ondanks alle vliegverkeer ik toch tusschen 4 Maart en 4 April niet anders dan door één brief achterhaald kon worden! Van die reis naar Manilla zal wel niets komen denk ik. Ik heb er tenminste niets van vernomen. Nu het komt met den tijd ook wel erg beroerd uit.

Toch hoop ik in Port Moresby aan het eind van de week klaar te zijn, want ik heb wel in de gaten, dat ik met mijn programma nergens een slippertje mag maken, want dan loopt het zeker mis. Wel een beetje jammer van Australië, want daar komt men zoo licht niet weer.

Het zal wel eenige verwondering wekken, dat ik pas tot slot een enkel woord over de politieke situatie schrijf. Het is echter wel erg ver weg, en het valt mij op, dat men zoo in de verre eenzaamheid veel minder opgehitst wordt door elkaar dan thuis nu zeker het geval zal zijn. Ik weet zelf niet hoe ik dat uitdrukken moet, maar ik betrap mijzelf er toch telkens op als ik er aan denk of een krant lees. Natuurlijk pieker ik erover hoe ze nu thuis in angst zitten, omdat ik tevens ver weg ben; maar dat is heel wat anders als bang zijn voor den toestand. Zeker; geen mensch weet wat er gaat gebeuren als Hitler nog verder optrekt. Maar de man doet alles in etappes en zal daarom zeker eerst weer een paar maanden uitrusten, eer hij optrekt tegen anderen. Maar tegen wie? Hongarije en Roemenie zijn aan de beurt maar de eerste is één van de vriendjes en een vriendje van Italië! Zou de man nu in de gaten hebben, dat hij nu openlijk als leugenaar gebrandmerkt is? Het is bar, maar zonder pijn zullen wij naar ik vrees, van deze verschrikking niet afkomen.

21 MAART 1939

11 u. 25

In The Empire flying boat van Brisbane naar Townsville; 5 uur vliegen vandaag. Het weer is niet mooi; maar toch alleen regenbuien en laag hangende luchten. Aan stuurboort de Pacific Ocean, aan bakboord Australië. Het is weer als zoo vaak: boven het land een zeer lage donkere regenwolken en boven de zee goed weer, tenminste veel hoogere en onschuldig uitziende wolken, en een blauwe oceaan vol witte koppen. Af en toe gaan wij dwars door de wolken, maar dan schommelt de boot nauwelijks, in ieder geval minder dan op het water.

Nu over de vliegboot zelf. Die maken bij het binnenkomen overweldigende indruk. De deur is in de middelste afdeling niet rooken. Daar achter is een rook afdeeling met 6 plaatsen en er voor nog een kleine afdeling voor 3 plaatsen in totaal dus 15 stoelen. Booven alles imponeert echter de ruimte. Het bagagenet zit zoo hoog, dat men er juist bij kan. Die hoogte zal natuurlijk wel geen luxe zijn, maar die heeft men noodig om de vleugel hoog genoeg boven het water te krijgen. (Af en toe bibbert het schrift wat, omdat wij dan door wolkenbanken schieten en de zaak wat slingert.) In de passagiersruimte maakt het echter een prettigen indruk. Vergelijk ik nu met de D.C.3 dan is de ruimte een voordeel.

Ook dat voor iedere zitplaats een klein tafeltje is, dat men kan omklappen en dat dan $\pm$ 40 cm breed is en voor de 2 zitplaatsen langs loopt. Daar zit ik nu op te schrijven, hetgeen een groot gemak is in vergelijking met de D.C.3. Er zijn echter geen voetenbanken en de rugleuning kan niet plat zoodat men van zijn stoel geen compleet bed kan maken.

De rookafdeeling, die ons ook in de DC4 boven het hoofd schijnt te hangen vind ik een ramp zoo lang er geen deur tusschen is. Ik zit nu op de achterste bank niet rooken en achter mij zit in de rookafdeeling iemand met een pijp, die stinkt voor 10. De rook moet dan wel naar achter trekken, maar dat is theorie! Lekker is anders!

15 u. 40

Wij zijn intusschen neergestreken in Gladstone. Daar maakten wij wel kennis met de nadeelige kant van de vliegboot. Wij mochten er niet uit! Nu is dat vertreden op de stops van een landvliegtuig altijd wel fijn en dat miste ik wel even. Daar staat de groote ruimte in de machine tegenover, die dat goed moet maken. Man kan er inderdaad wat in rondwandelen, wat iedereen dan ook af en toe doet. Eten doen men geheel aan boord. Er zijn 2 stewarts, waarvan één in de pantry alles klaar maakt en de tweede serveert. Ik heb als merkwaardigheid het menu meegenomen. Het is wel een grappig idee voor in zulk een machine op 2000 m hoogte oesters te peuzelen! Toch ging het best. Maar niets voor Moeder, jongens! Trouwens er zijn nog 4 dames passagiers van welke er één in het geheel geen en de anderen maar een halve lunch genoten hebben! Het weer is echter intusschen beter geworden en de wolken en regen minder, dus ook het schommelen. Alleen die man achter mij met zijn gore pijp zou mij haast de goede smaak van de lunch bedorven hebben. Zoo ver is het niet gekomen gelukkig!

Ik heb weer eens een strop met de filmcamera! Eerst heb ik het ding in Brinsbane in de Lockheed laten liggen, zoodat ik hem vanmorgen pas terugkreeg en toen ik hem zoo juist open maakte om de flim om te keeren had de opwindspoel weer eens niet meegedraaid zoodat deze bedorven is.

Dat vind ik zoo jammer omdat ik juist van deze Short Empire Vliegboot nu niets heb en ik daar wel niet direct weer in terecht zal komen. Nu hoop ik maar op de Leica. Het is gelukkig geen kleurenfilm zooals in de zomervacantie.

Gek toch, ik heb er nu 3 verschoten zonder narigheid.

4 u. 05

Nog maar 3 kwartier, want 4 u.50 moeten wij in Townsville aankomen. Wij gaan al een beetje dalen en komen weer meer in de wolken. Ik zal vanavond deze paar velletjes ook nog maar op de post doen. Misschien gaan die morgenochtend dan ook nog met deze machine door naar London.

Wij gaan nu over mooi gecultiveerd land. Ik zie links een plaatsje, dat geheel uit een stel loodrecht op elkaar staande wegen schijnt te bestaan. Alle huizen weer met zink gedekt. Toch maakt even verder het heele kustgebied weer een heel wat slechter indruk. Wilde meanderende rivieren en half ondergelopen gebieden duiden op een slechte waterstaatkundige toestand en een dienovereenkomstige agrarische toestand.

9 u. 10

Ik zit nu in Queenshotel in Townsville en voel mij opperbest. Het aankomen toonde nu wel even heel duidelijk het nadeel van de vliegboot. Het was buiten in de baai tamelijk ruw maar toch niet

zoo erg. Toch ging de boot zwaar te keer. Het aanleggen van de bootjes ging ook niet erg glad en het duurt lang eer men goed en wel aan de kant staat. Een van de dames werd dan ook nog even goed zeeziek. Dat koopje krijgt men in zulk een geval extra. Het is wel een groot verschil bij het in en uitstappen van een landvliegtuig, dat in een moderne haven als Singapore ook bij stroomende regen geheel droog kand gebeuren. Het hotel is keurig. Alleen zijn de kamers hier allemaal klein. Dat was in Brisbane ook al zoo. Maar hier staat er zelfs geen stoel. Doch de eetzaal enz, is alles grandioos. Ik heb van de plaats niet veel gezien, omdat ik moest wachten op mijn ticket die zou worden bezorgd door de agent van Carpenter Airlines. Toen maar in de bar gezeten met de crew van Qantas flying boat en daar wat bier en whiskey gedronken en over de politieke toestand gepraat. Dan ontdekt men dat Australië toch wel erg ver van Europa af leeft. Alles over Europa is echt van horen zeggen. In een vertooning van een amateur film van avond in het hotel kwam in een vacantie scene echter wel iemand voor, die Hitler uitbeelde. Zooveel belangstelling is er dus weer wel voor. Natuurlijk, zou ik zeggen, was het een onvriendelijke caricatuur. Het is op het oogenblik honden weer en het belooft voor morgen ook niet veel goeds. Nu, vandaag zij wij mooi door de rommel heen gerold, laat ons van morgen hetzelfde hopen. Het staat nu al vast, dat ik een plaats heb in de machine die Zaterdag van Port Moresby terug gaat. Als alles goed gaat zit ik dus Zaterdagavond weer in hetzelfde hotel en heb dan Zondag weer van 7 tot 17 u. 30 te vliegen, dus iets korter dan de vorige Zondag. Daarbij vergeleken is een trip naar London werkelijk niet veel. De eigenaar van het hotel vertoonde vanavond aan een kleine kring een aantal prachtige kleurenfilms. De meeste van het voorjaar door tot September. Er was een strandscene bij van 1ste Kerstdag. Dat doet ons nog wat vreemd aan: Kerts mis in zomer!

22 MAART 1939

13.30 Townsville.

Ik zal maar een paar regeltjes in mijn dagboek schrijven in de halve verveling van een hotel. Wij zitten hier namelijk opgesloten. Het is langs de Noord oost Kust van Australië de laatste paar dagen bar weer. Het is zoowat het eind van het cycloon seizoen maar er zijn nog een paar echter achteraan gekomen. Het vliegverkeer staat op de route, die wij hebben moeten, sinds gisteren geheel stil. Maar ook het treinverkeer is gestoord door overstroming van bruggen, zoodat tegenover mij aan deze schrijftafel nog een gevange zit; die per trein naar Caens moest gaan maar evenmin weg kan als wij. Ik las in de krant dat ergens een rivier 6 voet was gewassen in 2 uur tijd, regenval van 10 inches in 24 uur enz. Er zit dus niets anders op dan geduldig te wachten. Het zou wel aardig zijn als ik deze verlooren dag even kon benutte om te zien hoe de zaken in Delft staan. Ik zal nu maar probeeren ook deze dag weer zoo nuttig mogelijk te passeeren. Het is hier nu vrij aardig weer anders. Wel bedekte lucht en een harde Oostenwind, maar de geheele ochtend al droog. Voor het hotel is uitzicht op een mooi park en door de boomen heen ziet men op een mooie baai, omzoomd door lage rotsen, in welke wij gisteren zijn neergestreken. Van dien kant gezien had het veel minder gekund. Dit hotel is op zich zelf een merkwaardigheid. In een plaatsje van 15 a 20000 inwoners doet een hotel met 200 kamers merkwaardig aan. Op het oogenblik is echter lang niet alles bezet. Langs de kamers heeft men aan de buitenzijde een

lange gemeenschappelijke veranda. Naast mijn kamer zat vanmorgen een jong paar met een baby op de galerij te ontbijten. Misschien mensen van buiten?

De afstanden schatten wij toch wel verkeerd, maar gisteravond werd ik er nog even aan herinnerd dat men in een groot land is met weinig intensief verkeer: een gewoone brief op Woensdagmorgen in Townsville gepost komt pas Zondag in Sydney, dus deed ik het per luchtmail. Maar ook dan is het een lange dag vliegen! Amsterdam Batavia is in onze gedachten een enorm stuk, maar alles met elkaar is Batavia Brisbane 2 dagen, Brisbane Pt. Moresby ook 2 dagen, P. Moresby Sydney 2 dagen en Sydney Batavia 2 dagen, d.w.z. 8 dagen vliegen en geen korte ook in doorsnede. Zulke getallen geven een indruk van de afstanden in Australasië, zooals men hier die Zuid oosthoek nogal een noemt. Teeken Indië op de kaart van Europa en het steekt er links en rechts buiten uit.

Merkwaardig is ook, dat men na een lange reis door landen, waarin de inblanders de meerderheid vormen, men hier in een geheel blanke samenleving terecht komt. Liepen er in port Darwin nog een aantal pikzwarten rond en veel Chinezen, hier aan de Oostkust zijn er misschien enkelen, doch zijn beheerschen in geen geval het beeld van de bevolking, die mij op zich zelf sympathiek is. In een hotel als dit wordt men bediend door keurige meisjes, die in geen enkel opzicht een slechte indruk maken. Het volk ziet er frisch en normaal uit. Toch moet het ook hier 's zomers flink heet zijn. De blanken schijnen zich hier dan aan lichaamsarbeid te hebben aangepast. Ik zal nog eens vragen hoe ver Noordelijk dat doorgaat. Want in die Noordelijke gedeelten zullen de omstandigheden geheel tropisch zijn en zeker niet beter daar op hooge deelen van Java en Sumatra. Waar hier de blanke bevolking zoo naar het Noorden trekt, ligt er voor het kolonialisatievraagstuk binnen de keerkringen in Australië toch wel een studiegebied.

12 u 30

Het weer is nog precies hetzelfde. Het is bedekte lucht, harde wind, af en toe regen en toch aardig warm. Ik kan mij nu nog niet best voorstellen, dat het morgen beter zal zijn. Nu heb ik met mijn reisprogramma één troost: als ik later in Pt. Moresby kom geeft mij geen strop met de tijd op Nw. guinee. Want dan keert dezelfde machine ook later terug van Nw. Guinee en zal ik mijn 2 1/2 dag stop daar toch hebben. Ik kom dan alleen later op Java terug. Het is echter al mooi dat het mij geen heele week behoeft te kosten. Ik zal na de lunch eerst maar een beetje gaan slapen, dan de plaats eens nader bekijken en dan nog wat in de papieren voor Pt. Moresby snuffelen, die ik bij mij heb. ik ben erg benieuwd welke stemming ik daar vinden zal.

23 MAART 1936

's Morgens tegen 7 uur wachtend in Queens Hotel in Townsville. De piloten zijn naar het veld. Zij sturen blijkbaar pas een taxi wanneer zij een bevredigend weerbericht hebben. ik heb den indruk dat die captain er niet voor rekent want hij nam maar een half ontbijt.

De heele nacht regen. Toch klaart het nu op en regent het niet zoo bar. Van de 4 passagiers zijn er 2 dames met babys die met verlof zijn geweest en nu naar Nw. Guinee terugkeeren. Dan nog een man, die in Nw. Guinee in de Mijnbouw werkt en zoo van een boerendorp kon zijn weggelopen en die één van de baby's vast houdt. De andere laat ik toch maar aan de Moeder over.

De taxi komt zoo juist en wij schijnen dus toch te gaan.

Ik sluit dus nu dit velletje maar af en post dat nog hier in Townsville en hoop hier nu Zondagavond terug te komen.

9 u 05

Op weg van Townsville naar Cooktown. Ver uit de normale koers en wel naar het Oosten over de Oceaan omdat de cycloon wat landwaarts uit de kust verschoven schijnt te zijn. Veel moois is het weer hier anders ook niet. Af en toe heel dikke buien, zoodat alles wit zien van het water om ons heen en dan weer een tijdje droog. Wij gaan direct naar Cooktown zonder de normale tussenlanding in Caerno. Van het land heb ik dus niet veel gezien. Alleen in het eerste deel af en toe iets tussen de wolken door. Maar dat zag er dan ook prachtig uit. Mooie groene velden. Dat schijnt suikerriet te zijn, dat hier in deze buurt veel groeit. Maat dat inderdaad door blanken wordt bewerkt. Dat is dus wel een verschil met Java.

Af en toe ziet men in zee groote helgroene vlekken: ik neem aan dat dit koraalriffen zijn. Dat is een mooi gezicht.

9 u 25

Wij zetten langzamerhand weer wat koers naar de kust, die in de verte aan bakboord weer in zicht komt. Wij hebben zoo juist een beetje "genomen" en nu ziet de grauwe lucht niet zoo gemeen meer. Veel zal instusschen van onze weerberichten in Cooktown afhangen. Het is niet zoo zeer een probleem van regen als wel van harde tegenwind. Want dan loopt de DH86 op het stuk overzee naar Moresby te langzaam.

2u n.m.

Wij zijn om 11u05 in Cooktown gestart naar Port Moresby met een behoorlijke wind tegen dus wij kunnen zeker reken op 4 à 4 1/2 vliegen. Gezellig is dit stuk niet bepaald. Om de minste wind tegen te hebben blijven wij op een 200 meter boven de zee en schommelen braaf. De babys hebben hun maag omgekeerd en de moeders zijn stil maar mijn medereiziger is een held die de boel opgeruimd heeft. Hij heeft ook thee en sandwiches geserveerd en speelt voor stewart: een gemoedelijk mensch maar hij moest geen sigaretten rooken in de machine hetgeen onder de engelsche wet rustig mag.

Het weer is beter dan vóór Cookstown. Er zijn vrijwel geen buien meer. Maar de zee is vol witte koppen.

In Cooktown stond het vliegveld blank maar er zijn 2 goede startbanen, dus was er niets geen last.

De Noord kust van Australië zit vol glinsterende witte plekken in de rotsformatie. het leek wil koraal, maar moet dan opgeschoven zijn. Kan natuurlijk ook kwarts of gips zijn.

ZATERDAG 25 MAART 1936

10 U 30

Al weer half weg tussen Pt. Moresby en Cookstown. Dat is wel een heel korte visite geweest van 1 1/2 dag en daarvoor 4 dagen vliegen uit Brisbane en terug! Maar ik keer hoogst voldaan en in de beste stemming terug. Het werk gaat en dus wisten de heeren eerst niet best, wat ik eigenlijk kwam doen. En omdat ik dat wel begreep heb ik hen erop gewezen, dat het erom ging, te bespreken welk gebruik in de toekomst van de foto's kon worden gemaakt voor andere dan geologische doeleinden. Daarom hebben wij tesamen een aantal zeer nuttige besprekingen gehouden, die den heeren een aantal belangrijke nieuwe gezichtspunten hebben gegeven en die hen in beste stemming

brachten. Nu nog dezelfde conferenties met hun hoofdkantoor in Melbourne. en verder eenige dagen snorren achter de officieele karteeringsinstanties in Australië.

Het is inmiddels al weer 12 uur en wij naderen het Australisch continent. Een prachtig gezicht leveren nu met zon en wolken de enorme barriere koraalriffen die in wijde bogen voor de kust liggen. Vóór de haven van Pt. Moresby ligt al eenige jaren een groot vrachtschip op de rand van zulk een rif.

Pt. Moresby is een heel aardige plaats en een enorm verschil met Babo. Rondom in de heuvels en aan een mooie baai gebouwd. Er leven eenige honderden blanken en het klimaat is lang niet slecht. Vele huizen zijn van het bungalow type, dus met een groote breede veranda rondom. Alleen zijn de gewone huizen wel met muskietenvrije kamers maar niet rondom zooals in Babo. Het gevolg was, dat ze mij de eerste avond, zittend op de veranda van mijn gastheer en vrouw Mr. en Mrs. Montgomery, bijna opgegeten hebben. De muskieten staken op mijn knieën door het palmbeach pak heen, zoodat ik gisteravond op dokters advies er ijs op heb gedaan. Mijn linker knie was geheel gezwollen over wel 10 cm lengte. ik heb trouwens in het algemeen erg veel van die bulten te lijden.

Gisteravond hebben wij een kalm dineetje gehad met alleen de geïnteresseerde technische menschen, zoodat ik ook dien tijd nog rustig heb kunnen benutten.

Ik heb er helaas net erg veel kunnen fotografeeren en filmen omdat ook daarvoor de tijd heeft ontbroken. Een van die menschen zal mij echter wel wat kieken sturen.

's avonds 10 u

Vanmorgen om kwart voor 9 verdwenen. De reis was niet heelemaal aardig toen wij eenmaal langs de Austr. kust kwamen. Het is n.l. het cycloon seizoen en de regen en het slechte weer waren nog even bar als op de heenreis. Toen zijn wij er echter nog minder in terecht gekomen. Nu was het tusschen Clairns en Townsville constant blind vliegen en door of om buien heen, hoewel geen onweer. Wij kwamen echter zonder eenige trouble op den grond.

Ik ontmoette op het vliegveld in Pt. Moresby ook Sr. Taverne van de BPM die er volgende week vertrekt en men wien ik in Babo te maken heb gehad. Natuurlijk eenige verbazing mij daar te zien. Hi bracht een Holl. boormeester v.d. BPM weg. De BPM heeft hier n.l. in haar gebied niets gevonden en houdt er hier na $\pm$ 3 jaar werken geheel mee op. De Engelschen schijnen te meenen, dat hun gebied meer kans biedt.

Vanavond in het hotel door gesprekken met onze crew en met een pilot van de Qantas nog weer eens een kijk gekregen op deze wereld. De laatste Koch geheten is iemand die duizenden uren op Nw. Guinee heeft gemaakt en de vuilste baantjes heeft opgekanpt. Heel aardige simpele man, die naar de captain vrij zeide zich bij de directie had beklagd, dat hij alle ellendige baantjes kreeg op het oogenblik dat hij met roem overladen werd voor het opzoeken en rantalleeren van een Am. wetenschappelijke expeditie die ergens midden in de wildernis op 2000 km van zijn basis in de knel was gekomen ergens in het bosch. Een typische wereld zeil je zoo in.

Eén medepassagier is Paul Schmidt en Duitscher, die als jongen geen pastor wilde worden, van huis is weggelopen en in de Bismarckarchipel ten N. van Nw. Guinee terecht kwam en een plantage begon. Hij kwam daar nu voor het eerst na 26 jaar

vandaan. Na den oorlog werd dit zg. New Britain en de Duitschers werden onteigend door de Engelschen. Hij raakte zijn plantage kwijt (700 ha) voor 50 pond + een hoop papiermarken, waarvoor hij een paar maanden later juist een paar schoenen kon kopen. Zoo is hij 45000 Pond kwijt geraakt. Hij zeide dat is niets beter als was nu met de Joden gebeurt. En inderdaad is dat juist. De man is verder weg getrokken en in 1924 opnieuw begonnen. Wat zijn er na 1918 toch veel stomme schunnigheden begaan waarvoor men de rekening wordt gepresenteerd. Ik vond dit wel een kras geval!

Morgen om 7 u starten en dan ruim 9 u vliegen. Het zal wel wat langer worden want de wind is tegen. Als het weer maar was beter is.

ZONDAG 26 MAART 1936

's Avonds in Lennon's Hotel te Brisbane.

Het weer was inderdaad veel beter vandaag. Heel mooi zelfs en toch zijn wij vanmiddag om 2 u 30 gestrand en nu tengevolge van een cycloon in het zuiden. Dus zoowel op de heen als op de terugreis een dag vertraging. De captain zei spottend: "Now professor, I'll drop you off here!" Maar het zit gelukkig meer in het slechte jaargetijde dan in mij!

Het begon vanmorgen anders al mooi. Ik had mijn waschzak gisteravond niet aan het hotel gekregen. Vanmorgen om even voor 7 keek ik in het bagageruim van het vliegtuig, doch ook daar geen zak! Dus op stap. Toen per taxi terug naar het hotel doch geen zak, de man wist het zeker. Toen maar het taxikantoor. En daar lag het ding nog in de bagagebak. Maar met dat al vertrokken wij 20 minuten te laat. Het weer was nog somber, maar wij klommen er gauw boven uit. En al gauw kwamen er al meer gaten in het wolkendek en werd het nu mogelijk iets van Australië te zien. Deze kuststrook is heuvelachtig maar goed bevolkt. Het meeste is echter weiland. bouwland zag ik heel weinig tot nauwelijks. Als men dat ziet begrijpt men waarom er zooveel Australische boten, vleesch, enz. bestaat. Wij legden vandaag toch minstens 1000 km af, dat is 3 x de lengte van ons land en zagen niets anders dan cattle stations, zooals men hier dan een veeboerderij noemt. Meer naar het Westen schijnen zulke plaatsen te bestaan die zoo groot zijn als Frankrijk. Als ik lieg, doe het in commissie!

De tusschenlanding was om 10 u 15 in Rockhampton, een aardige plaats en heerlijk zonning weer. Een hoeveelheid zondagspubliek op het veld o.a. de pastoor of althans een priester.

Verder naar Brisbane werd het weer al mooier en alles open, zodat ik werkelijk voor het eerst op deze tocht naar Pt. Moeresby van het vliegen heb kunnen genieten. Brisbane lag geheel open en ik heb toch maar wat film eraan gewaagd, ook al ging het door de ruiten. Het mocht eens goed worden! Ook op de baai voor de stad heeft men een prachtig gezicht. Rondom de stadskern ligt over een grote oppervlakte een vrij wilde en willekeurige bebouwing. Het land maakt den indruk dat er ruimte is.

Wij landden door tegenwind om 13 u 40 in plaats van 12 u 50 en kregen na de hand het advies van het Civil Aviation Dept. om niet te starten. And here we are!

Woensdag 29 maart 8 u 10.

Op weg van Sydney naar Melbourne in een fijne DC 3 van de A.N.A. (Austr. Nat. Airways). Dat is tenminste weer een andere vliegtocht dan de laatste van Brisbane naar Sydney. Vandaag blauwe lucht en een fijne rustige machine. Maandag bar slechts

weer en harde tegenwind in een wiebelend geval. Die tocht zal mij wel lang heugen. Niet omdat het zoo bar gevaarlijk was maar wel omdat het onaangenaam was. Eerstens hebben wij er van 's morgens 6 u 30 tot 13 u 10 over gedaan terwijl de KNILM er de vorige middag 3 uur over vloog. Wij hadden nog een tussenlanding op bezine in te nemen hetgeen 1 1/2 duurde. Van het land heb ik niet veel gezien. In de wolken en als het mooi was er boven en als het slecht was in de dikke regenbuien. Maar enfin, ten slotte om 10 over één waren wij er ook! Over enkele jaren zal men zóó niet meer vliegen. Dit was nog echt als in de jaren direct na 1930 met als verschil dat het nu veiliger is door de radio. Sydney was te zien omdat wij toen heel laag vlogen en wij boven zee naar beneden waren gekomen. Het is een heel groote stad van 1 1/4 miljoen, die prachtig tegen heuvels en rondom meerdere baaien en inhammen gebouwd is. Het deed mij uit de lucht direct aan Stockholm denken, dat daar ook een groot deel van zijn charme aan dankt.

De geweldige groote boogbrug van het type Arnhem en Nijmegen (in groote trekken) is ook al uit de lucht laag vliegend een imposant gezicht. Later van de grond was het dat natuurlijk nog veel meer. Het is een enorm ding, dat kapitalen gekost moet hebben, maar een tol op de brug, die niet eens zoo erg storend werkt schijnt er de kosten ruim uit te kunnen halen.

De hr. v.d. Mandele had al meerdere pogingen gedaan om mij af te halen en was dan ook een kwartier na aankomst weer present. Wij reden eerst naar zijn huis om mij wat te wasschen en om te eten. Ik vind het uitermate genoeglijk weer bekende en vertrouwde gezichten te zien. Zij wonen in een alleraardigst huis, ook tegen een heuvel aan, met een mooi uitzicht over een baai. Maandagmiddag was het door het slechte weer nog niet zóó, maar Dinsdag en vandaag was het mooi weer en maakte het veel indruk op mij. Nu is het hier herfst en dan heel mooi weer, zoodat zich dan de atmosfeer wel eenigzins laat denken. In de zomer (Dec. Jan) kan het er echter zeer heet zijn en wel tot 105 à 110 graden F. Dan is het klimaat minder aardig en is het de tijd van de boschbranden, die dit jaar catastrofaal zijn geweest. Er zijn heele dorpen vanbrand., En zoo juist uit het raam kijkend zag ik een enorme bruine vlek in het gebergte, die omringd werd door groenere gedeelten, hetgeen dus ook wel verbrand zal zijn.

ZATERDAG 1 APRIL 1939

4 U 30

Op weg van Melbourne naar Sydney. Vaders verjaardag en ik hier vliegend op deze grooten afstand van huis en juist nu. Op zulk een dag is de eenzaamheid van een heele wereld zwaarder dan anders. Gelukkig hoop ik straks weer bekende gezichten te zien. Mijn schrijven op de heenreis werd onderbroken door het gesprek met een heel prettig Australisch zakenman, die mij van alles over de geologie enz. vertelde en over de enorme boschbranden van 1939, die in dit land toch wel een enorme ravage hebben aangericht. Tenslotte bleek hij zeer geïnteresseerd in aerial survey en heb ik hem gezegd, dat ik er nu te doen had.

Het land rondom Melbourne maakt een goeden indruk. Het is gecultiveerd op allerlei wijzen. Later bij een tocht naar het militair vliegveld op 18 miles buiten stad viel het toch niet mee en kwam ik al in schapenland, en hier en daar koeien maar weining landbouw of tuinbouw hetgeen men rondom zulk een groote stad zou moge verwachten.

Melbourne is een typische stad. In de voorsteden kleine één familie huizen, zelfs veel van hout en in het centrum een paar straten met huizen van 15 verdiepingen. Daar maakt het geheel de indruk van een miljoenenstad. Toch huizen de 800000 inwoners daar niet, maar in de kleine huizen in de voorsteden. Vandaar dat er een enorm druk voorsteden spoorwegverkeer is en alles over één station, waarvan dan ook wordt gezegd, dat het het drukste is van de wereld, voorzoover dit het aantal reizigers betreft.

Ik werd afgehaald door Dr. Washington Gray, die in Feb. 1938 in Delft was geweest en die mij beter herkende dan ik hem. Een heel aardige baas, met wien ik een paar aangename dagen heb gehad en die zijn best heeft gedaan mij ook in aanraking te brengen met andere heeren buiten de olie om, die voor het vak van betekenis zijn.

Van het vliegveld per auto eerst naar het Windsor hotel en toen de stad ingereden. Eerst over de rivier de Yarra door een mooi park naar het monument voor de gevallen van 1914-18. Ook dat vindt men hier in iedere stad. Immers Australië had 350.000 man in Europa. Van dit punt een mooi overzicht over de stad, die een half Amerikaansche en vrijwel sub tropische indruk maakt. Dit is dus de stad, waar eermaals de Uiver neerstreek. Ik zag dezer dagen in een krant dat men in een plaatje weer 200 auto's gerequireerd had om deze de renbaan te doen verlichten omdat men een vliegtuig boven de plaats hoorde. Dus precies als in Albury met de Uiver. Nu was het echter een militair die oefende! Het is inmiddels 10u 's avonds en ik ben na een vlucht, tijdens welke ik niet veel anders zag dan wolken, weer in den huize v.d. Mandele aangekomen. Nu raken wij hier toch ook wel onder den indruk van hetgeen er in Europa dreigt. Chamberlain heeft duidelijk gesproken. Wat zal Hitler vandaag (d.i. hier vannacht) antwoorden. Het gaat nu in de komende 24 uur blijkbaar weer om oorlog of vrede. Is het de groote afstand? Of dat ik geen andere kant uit wil? Maar ik heb aldoor maar zulk een stille hoop dat het nog wel los zal lopen. Althans gedraag ik mij volkomen alsof. Wat zal ik ook anders doen? Teruggaan naar Batavia of hier vandaan over Amerika? Ik pieker er nog maar niet al te hard over, want angst helpt ook niet en ik kan toch niet weg vóór 1ste Paaschdag.

Nu nog even over mijn verblijf in Melbourne. De eerste dag heb ik geheel met Dr. Gray doorgebracht en 's avonds bij hem thuis gegeten. Daarna in het gezelschap van den heer Lloyd, vertegenwoordiger van de Anglo Iranian Oil in Australië. De volgende morgen tot 10 u gewandeld en daarna bezocht the North Australian geological Survey Committee. (Mr. Nye en pres Sir. herbert Gepp) Zakelijk niet veel mee te bereiken m.i. door concurrentie van militairen. Daarna weer bespreking op A.P.C. Donderdagmiddag op bezoek bij de milit.totpogr. dienst Maj. Vance (gevraagd v. Photogrammetrie). Dan geodetisch + topografisch werk. Peil is niet hoog. Engelsche methoden is hoofdzaak. Vrijdag weer discussie en 's morgens bezoek v.d. lector van Surveying aan de School of Engineering (Darwin) en bezoek met Gray aan Prof. Skeats (geoloog). Om 1 u lunch van olie heeren met Sir Herbert Gepp en de deken van de School of Enigneering. Zeer geanimeerd en goede indruk van Australische verhoudingen op vakgebied. Daarna met Dr.Gray definitief plan voor bewerking Noodkust aan de hand van de over jaren loopende terrestrische metingen in dat gebied.

uitgevoerd door één landmeter, die natuurlijk tenslotte na vele jaren eenigen tijd geleden aan de gevolgen van de jungle is gestorven. Het is een tragisch idee als je dan nu in het werk van zulk een man zit te snorren. Hoeveel gemak betekent dan nu de luchtfoto. Zeker ook de luchtvaart is gevaarlijk in slechte omstandigheden, maar wij vergeten vaak, hoeveel van zulke menschen als slachtoffer van hun beroep zijn gevallen terwijl dezelfde luchtvaart dit werk nu overbodig zou hebben gemaakt! 's Avonds wat rondgehangen en rapportjes geschreven en de fantastische reclame verlichting van Collins street bekeken. Zaterdagmorgen op verzoek van Sir Herbert eerts de Milit. Airsurvey bekeken. Niet veel zaaks en van een civiele dienst een gemakkelijke concurrent uitgezonderd wellicht op de prijs. Daarna nog de School of Engineering gezien. Er wordt aan de verbetering hard gewerkt door Prof. Birstall maar de afdeeling van Suurveying deed mij erg aan Tientsin denken!

Daarna om 1u slot lunch met Dr. Gray waarbij ik hem mijn definitieve voorstellen voor noordkust heb voorgelegd. Wij zullen daar later resultaat van horen!

Daarna per DC3 naar Sydney.

Nu heb ik nog besprekingen in Canberra en hier in Sydney. Het plan is nu morgenochtend om 8u hier per auto weg te rijden en er den geheelen dag over te doen. Dan Maandag daar besprekingen en hier Woensdagmorgen weer terug. Dan hier Woensdagmiddag en Donderdag nog menschen spreken en dan Goede Vrijdag en Zaterdag vrij om hier wat te zien, in het bijzonder van de reusachtige Paaschtentoonstelling die hier is. Dus nog een volle week in Australië voor 3 dagen werk. Maar dat kan practisch niet anders en ik heb de vrije dagen toch liever hier dan op Java. Hier kom ik in de eerste plaats niet zoo licht weer en bovendien is het klimaat hier toch ook veel aangenamer. Hoewel het hier in Sydney op een mooie dag deze week ook zoo maar 90 graden was. Ook nu zit ik in mijn overhemd te schrijven. Ik zal probeeren van de komende auto reis ook een paar notities te maken, maar dat zal wel niet glad zitten. Het staat mij erg aan om nu ook van den grond af iets van het land te zien. Als nu in vredesnaam Hitler maar geen roet door het eten gooit.....

ZONDAG 2 APRIL 1939

's avond 10u45 in Hotel Alceston in Goulburn.

Het is nu thuis even over 12 en de heele familie is net thuis uit de kerk waar Lineke vanmorgen bevestigd is. Ik kan mij nu het huis echt voor mij halen en ook mijn groote dochter. Graag was ik daarbij geweest Lineke en ik heb vele keeren aan je gedacht vandaag.

Zelf heb ik vandaag ook wel een bijzondere dag gehad. De hr. en mev. v.d. Mandele hebben mij namelijk aangeboden de tocht naar Canberra per auto te maken en er dan 3 dagen in totaal over te doen. Dat is dus één dag extra. Nu dat kan met mijn weekprogramma met het oog op de Paaschen erg best.

Wij zijn vanmorgen om 9u. afgereisd na eerst in huis alles geredderd te hebben. Een groote nieuwe Paakand sport coup'e met linnen kap, die vrij wel de geheele dag open was is ons vihikel geweest. Een zware wagen, maar dat was een genot op de lange wegen, die vaak erg los en slecht waren.

Het is de eenige wijze van zien van Australie. Van een vaart van minder dan 70 km/uur zijn alle afstanden veel te groot en zou het landschap ook wel te eentonig worden.

De route die wij volgden staat op een kaart, met beschrijving en deze kan later in het dagboek geplakt. Er is beschrijving bij, zoodat ik mij nu beperken kan tot algemeene indrukken. Deze is dat ik geen land ken, dat hiermee vergelijkbaar is. Typeerend is de groote droogte die in het binnenland gedurende lange maande bestaat en die de bodem niet voor alles geschikt doet zijn. Het weer was veranderlijk. In het begin dreigend, later opklarend en aan het eind om ± 5 uur moest de kap dicht.

Reeds vrij gauw buiten Sydney bij Homebush ziet men een enorme uitgestrektheid schapenhokken. Ik denk dat dat een soort markt is. Nu was alles leeg. Even verder zijn de groote staats slachthuizen die men niet ziet omdat ze lands waarts liggen. De bebouwing is geweldig rommelig. Alles kleine huisjes en geweldig veel plaatijzer. Dat is ook verder de geheele dag gebleven. Zelfs heele huizen van gegolfde plaatijzer met wanden en al. In de brandende zon zal dat gloeiend zijn, maar het voordeel is misschien, dat het ook gauw afkoelt.

Van Penrith af komt men in het gebied van de Blue Mountains. Men heeft deze naam niet zoo maar gegeven. Welliswaar hebben vele gebergten iets van een blauwe waas, maar hier zag ik sommige plekken, bij bepaalde belichting waarschijnlijk, inderdaad met een diep blauw overgoten. Het zijn trouwens in het algemeen de kleuren, die aan dit landschap mede bekoring geven. Het groen van de eucalyptus en gumtree dat naar onze begrippen niet goud groen is maar een beetje dof en naar het grijze toe, gecombineerd met de mosgrijze kleur van de gras begroeiing er onder maken dat men hier een geheel andere indruk krijgt dan in onze Europeesche berglanden met donkergroene naaldwouden.

Kenmerkend van dit land is ook de wijze waarop het in cultuur wordt gebracht. Oorsponkelijk geheel bedekt met bush van eucalyptus en gum (dennen zijn hier niet inheemsch) heeft men hier een zeer eenvoudige methode om de boomen op te ruimen. Ze worden zogenaamd geringd d.w.z. men snijdt de bast door door een ringvormige inkeeping op ± 1 m boven den grond en laat de boom stil dood gaan. Tusschen de stammen van zulke doode bosschen jaagt men de schapen en de zaak is begonnen. Er begint dan maar gras te komen en het voordeel van het laten staan van die stammen is dat de humuslaag wellicht minder uitspoelt, waardoor de kans op cultuurlanden geheel verkeken zou zijn.

Op al het land dat in de verschillende stadia van gebruik is vindt men de resten van het bosch terug. Op heel veel grasland dat al lang in gebruik schijnt te zijn, aan het groen te oordeelen, ziet nog tallooze stukken boomstam liggen. Men vraagt zich af of dat hout geen waarde heeft, maar bedenk dan, wat het transport in dat land met hooge lonen betekend! Bovendien is dit hout alleen sedert kort alleen bruikbaar voor papierfabricage naar het schijnt. Als men nu bedenkt dat wij dit stadium van ontginning hier vinden op maar 100 mijl van Sydney, een stad van 1 1/4 miljoen inwoners dan maakt dit een eigenaardige indruk. Bouwland was in de streek die wij doorkruisten vrij zeldzaam. Nu is natuurlijk niet het eigenaardige dat men ontginningen zoo dicht bij de groote steden vindt, doch meer speciaal dat er in zulke streken dan ook niets anders is dan bush.

Aangezien wij 's avonds Canberra toch niet meer konden bereiken hebben wij in een uurtje nog een uitstapje gemaakt naar de Mercrombie grotten. Dat is een groote onderaardsche gang, waar

een beek doorstroomt van de eene kant van een berg dwars er door naar de andere kant. Ik deze grot niet vergelijken met andere, omdat dit de eerste was die ik voor 't eerst zag. Of het dus waar is dat deze is "the largest natural arch in the world" kan ik niet controleren. Het begin is wel een enorme ruimte. Het mooist zijn echter de wondere kleuren zoo gauw de man die rondleidt een lange magnesiumlicht omhoog houdt. Dan is er rose, blauw, groen, scheeuwwit en alles glinstert dan door de vele kleine kristalletjes. Er schijnt in deze streek een grot te zijn, de Jelonow Caves die nog veel uitgestrekter is doch waar voor men een dag alleen noodig heeft.

In de schemer en in een hoog tempo over losse wegen kwamen wij 's avonds in Goulburn. De lunch hadden wij 's middags wat laat genoten langs de weg op een stil punt dat heerlijk was en waar wij ook wat langer geplakt hadden dan nuttig was voor de dagverdeling. Maar er was toch geen vuiltje aan de lucht. Een heel..... in een provinciestadje waar wij nog juist op tijd kwamen voor het eten. Dat is n.l. zeer belangrijk. Want het schijnt dat men hier na een bepaald uur niet veel meer krijgt in die kleine plaatsen.

9 April 1939

1ste Paaschdag ± 8u.45.

Op weg van Australie naar Indie en naar huis. Ik zou het niets geen strop hebben gevonden en nu maar regelrecht door de kunnen gaan. Maar dat is nu eenmaal niet de afspraak en dus mag ik het niet doen. Hoe zal ik daar over een paar weken over denken in verband met de politieke toestand in Europa? Ik weet het van hier uit zeker niet en ik heb van den consul generaal in Sydney niet de indruk gekregen dat zij al instructies hebben. Enfin, ik zal in Indie wel verder zien!

Wel een gekke dag vandaag hier hoog in de lucht. In de eerste plaats de dag van ons huwelijk nu 20 jaar geleden. Zoo vóór de reis is het een beetje zuur juist in deze periode die zoo veel bijzondere dagen telt weg te moeten. Maar het lijkt wel of je er dan lichter over heen stapt, dan dat je het later in de eenzaamheid van de reis ervaart. Het lijkt wel of het altijd op mijn groote reizen zoo dwaas gaat. Aan mijn dagboek heb ik nu in een week niets gedaan, omdat ik geregeld in beslag genomen werd. Het scheelt natuurlijk wel met logeeren in een hotel. Dan is het dagboek op verloren uren een welkome afleiding. Nu was het gezelschap van het echtpaar v.d. Mandele Plate er om mij daarvoor grondig te behoeden.

We kwamen dus, om nu mijn verhaal te vervolgen Zondag 2 April in Goulburn en gingen Maandagmorgen vroeg naar Canberra voor mijn bezoek aan den Surveyor General van de Commonwealth of Australie. De reis er heen was maar 1 1/2 uur. Wij kwamen daarbij nog een enorme kudde schapen tegen, zeker ver over de duizend, gedreven door 2 man en 4 honden. Een drijver zit te paard en doet het meest aan het jagen. De ander zit op een kar en heeft alle kampeerspullen erin. Want zoo trekken zulke kudden over vele honderden kilometers van plaatsen waar het mager is en zulke schapen zijn gefokt naar oorden waar zij worden vet gemaakt. Later zagen wij nog meer kudden.

Mijn bezoek was niet gek. Een vlotte oude heer, die mij eerst 's morgens zijn vragen voorlegde en over de karteering van Australie vertelde, terwijl ik in den middag zijn dienst zag. Dat was nu niet zoo veel. Ik kreeg een stel kaarten als voorbeelden.

's Middags om 5 uur bedacht zij, dat ik de volgende morgen nog iemand moets bezoeken voor de Papua aangelegenheid. Dat besliste tegelijk over de vraag of wij in Canberra zouden overnachten.

Canberra is een wonderlijke stad. Toen vóór 25 jaar de afzonderlijke staten van Australië bij elkaar kwamen voor een federatie kon natuurlijk niet een van de bestaande hoofdsteden de hoofdstad worden. Dus niet Sydney of Melbourne, doch een nieuwe stad in een gebied dat los gemaakt werd van een staat. Men begon een nieuwe stad in een vlakte, omringd door heuvels en wil aan de hand van een bekroonde pysvraag, gewonnen door een Amerikaan. Het beroep van tuinman moet er zeer belangrijk zijn, want het één groot park met grootere en kleinere huizen, een parlamentsgebouw en een paar departementsgebouwen en een goed hotel. Het moet enorm veel geld en moeite gekost hebben om de vele duizende geïmporteerde heesters en boomen in deze droge vlakte te doen aanslaan. De surveyor general, die tegelijk rentmeester is, vertelde daar erge verhalen over.

Tenslotte moet men geloof ik de kosten voor de bouw van de nieuwe hoofdstad beschouwen al een soort boete voor het provincialisme in Australië of anders als een premie voor hun onafhankelijkheids en vrijheidszin. Het is een democratisch volk,...maar ook wel sterk met de nadelen ervan, vooral in het politieke leven. In het normale leven is het democratisch element eigenlijk ook veel sterker dan bij ons en dat is een groot voordeel maar als Sir Herbert Gepp tegen mij zegt: There are no votes in Surveying and mapping, dan hoor ik er de zeer bedenkelijke zijde van in het politieke leven. In landen als Indië en Australië is de hoeveelheid werk en opgaven voor de overheid onbeperkt: de hoeveelheid middelen als overal zeer beperkt. Als een regeering nu bij de keuze meer wordt geleid door het effect van de keuze van de besteding der gelden op de kiezers dan door het economisch en sociaal resultaat dan is er iets mis. Het gevaar hiervan is in Indië veel kleiner dan in Australië. Maar kom, dit zijn eigenlijk meer E.d.D. overpeinzingen.

Het plan was om na het bezoek op Dinsdag morgen aan de Prime Ministers Secretary langs een andere route terug te gaan en wel langs de kust, om dan Woensdagmorgen weer voor besprekingen in Sydney te zijn. Intusschen was ik opgebeld uit Melbourne en hoorde dat onze chef in Port Moresby, de heer Bickham, ziek is en terug moet. Ik moest toen Maandagmiddag naar Batavia en Amsterdam telegrafeeren. Dat gaf op het telegraafkantoor van de hoofdstad van Australië nog een avontuur. De man die mij te woord stond vroeg n.l. Batavia? Is that a town?" niettegenstaande ik er D.E.J. achter gezet had. Het zijn dus blijkbaar niet alleen Amerikanen die te weinig aardrijkskunde kennen.

Dinsdag was het slecht weer. Om ± 10u. gingen wij in den regen op weg naar Bataman's Bay met de bedoeling in de badplaats Jervis Bay te overnachten. Na een paar uur rijden kwamen wij weer in de bergen. Het land was in het algemeen groen, vanwege de regentijd en ook de bosschen waren niet alleen zogenaamde gum's (waarvan intusschen 600 soorten in Australië schijnen te bestaan). Er waren gedeelten boschwegen bij die soms Europeesch aandeden. De weg was intusschen door de regens en kuilen al slechter geworden. De auto leek soms een vliegboot in de start als wij door een groote plas reden. Op een gegeven oogenblik kwamen wij over een brug, die niets geen bezwaar gaf,

maar de rivier was zoo gezwollen dat deze ook een omweg maakte naast de bedding en over de werg. Wij gingen tot over de treeplank door het water. Maar het ging juist nog.

Toen de bergen op. Doch ergens om een bocht kwamen wij een oude Ford tegen. De menschen wuifden en riepen ons iets na. Wij reden echter te snel de bocht om en toen wij stopten waren ze doorgereden. Wij ook verder omhoog. Een boom versperde bijna de weg (ontworteld en omgevallen). Even later was het stop. Een zware vrachtauto was met een achterwiel tot aan de as gewoon door het wegdek heen gezakt. Daar hoorden wij dat de weg aan de andere kant van de bergen geheel overstroomd was. Dus terug! Het eerste gedeelte was hetzelfde doch al gauw reden wij een andere weg in naar Goulburn. Dat was een verrassing. Want deze plaats nu uit het Zuiden naderend, kwamen wij door een landbouwgebied dat beter was dan iets, dat ik tot dien tijd gezien had. Betere en oudere huizen, groen land zonder boomstompen en goede koeien. Hier zouden Hollandsche boeren kunnen aarden. Wij zagen om 4u een klein schooltje uitgaan maar de kinderen zagen er bepaald keurig uit.

Met het oog op de moeilijkheden in Pt. Moresby en de kans op telegrammen voor mij besloten wij om in één ruk door te rijden naar Sydney en wel langs de z.g. Hume Highway, de groote weg Sydney Canberra Melbourne. Dat was een mooie rit langs een mooie weg. Hoe groot Sydney wel is blijkt wel uit het feit dat wij een uur werk hadden om van de rand in het centrum te komen. Daar hebben wij voor het gemak van mijn gastvrouw, die geen dienstbode heeft, bij een Italiaan gegeten en daarmee was de reis naar Canberra al weer achter dan rug.

De rest van de week dus Woensdag tot en met Zaterdag zijn gebruikt voor conferenties met den Surveyor general van New South Wales (3 dagen) en met een kleine Australische Maatschappij voor luchtkarteering. Wel hoopvol.

De tusschengelegen tijd is opgevuld met diversen en wel een keer op vrijdagmorgen een autotochtje naar Sublime Port: een uitgangplaats $\pm$ 30 miles Zuid van Sydney aan zee gelegen. 's Middags moest ik een gevolg van onze opdrachtgevers van de KNLIM machine halen en de rest van de dag met hem Papua zaken bespreken.

Zeer de moeite waard was de z.g. Royal Easter Show, een reusachtige landbouwtentoonstelling, die verleden jaar 1 miljoen bezoekers in 12 dagen trok.

Donderdagavond bezochten wij een voorstelling in de arena die wel heel merkwaardig Australisch was. Het begon met gewoon hard draven van behoorlijk gehalte. Maar toen begonnen Atracties in soorten. Meestal paardrijden, wedstrijden op wilde ongetemde paarden (buckjumping), blijven zitten op wilde stieren, zoowel door mannen als meisjes, paardenrennen door meisjes; drijven van een wilde koe door een meisje te paard langs een voorgeschreven route rondom paaltjes enz. Dat was zeer de moeite waard en heel anders dan door onze boerendochters zou kunnen worden vertoond. Zaterdagmiddag via een lunch bij den consul generaal zijn wij de eigenlijke tentoonstelling gaan zien. Landbouwwerktuigen en huishoudelijke zaken ten behoeve van het leven op het land waren er zeer belangrijk. Ook koeien en varkens. Schapen waren er niet; daarvoor is deze tijd van het jaar niet goed. Paarden waren er velen maar meest dravers renpaarden en rijpaarden. Landbouwpaarden, was minder. Ik besteedde de meeste tijd bij de koeien, waarvan er een zeer

groote verscheidenheid van rassen was. Typische vleeschrassen als de Heresford en magere melktypen als de Jernsey. Ook waren er Friezen, maar die waren lichter in gewicht geworden bij de teelt in Australië. Er was maar één flinke oude stier.

De overige tijd heb ik gewerkt en gepekerd hoe ik toch met de Paaschdagen naar Batavia kan vliegen, Beltman kan spreken en hem zoo gauw mogelijk ter vervanging van Bickham naar Pt.Moresby sturen. De piloot had hem n.l. Donderdag in Darwin achtergelaten omdat hij tegenwind had. Ik heb daarbij ter dege kennis gemaakt met de slechte service die de KPM als agent van KNILM reizigers geeft. Na lang tobben heb ik hem in Darwin laten wachten op mij en kan hij 2de Paaschdag met de Engelsche vliegboot naar Tornsville.

2E PAASCHDAG 1939

's avonds in Hotel des Indes

Inderdaad heb ik gisteravond in Port Darwin Beltman getroffen en heb ik hem den gehelen avond in de warmte van deze erge stad nader geïnstrueerd. Ik heb er nu wel vertrouwen in, dat hij het zal klaarspelen.

Het is voor hem anders wel een vuurproef en voor de KNILM gedeeltelijk een strop omdat hij nu ook voor ± een jaar buiten schot is.

Over de vliegreis van Australië naar hier is tenslotte niet zoo bar veel te vertellen. Zondagmorgen om half vier op, waarbij wij ons bij wijze van veiligheid nog door de marconist uit het hotel hebben laten telefoneren als veiligheid. Maar het was overbodige veiligheid. Om 5 u was de start. Het is misschien de vervelendste vliegtag geweest die ik ooit gehad heb over de reusachtige afstand van ± 3500 km. Zet op de kaart van Europa maar eens uit hoe ver je dan al uit Europa weg bent. Het weer is de geheel reis goed geweest en er is niets geen narigheid voorgevallen. Het eenige slechte weer was bij het binnenkomen in Brisbane gisterochtend. Maar van Breemen deed dat door de wolken prikken heel voorzichtig in een klein open gaatje. Daarna was er niets aan de hand. Wat het land betreft kan ik in die 3 weken regentijd zien dat het groener geworden was.

Na 8u1/2 Brisbane hebben wij aan één stuk gevlogen tot 's avonds 6u toe met één tusschenlanding in Cloncurry. Goed weer maar met reusachtige cumuli. Soms moesten wij er dwars door en dan was het een enkele maal bij het er uit komen of je in een gat viel. Dan rammelde de zaak wat, maar het gaf verder niets. Het stuk van Brisbane naar Darwin is het vervelendste stuk dat ik ooit gevlogen heb. Ik heb dan ook minstens de halve eerste Paaschdag 1939 verslapen, want in de eerste plaats had ik 2 nachten achter elkaar gehad van minder dan 5 uur slaap en er stond te veel remous op sommige stukken on frisch te kunnen schrijven. De tweede Paaschdag was veel aardiger. Dan gaat men langs de groote en kleine Soenda eilanden. Het was oost moesson, dus wij hadden wind mee en kwamen dus overal te vroeg en hadden ruim tijd. Dat is prettig en maakt de stemming aan boord prettig en zonnig. Na Bali kwamen wij in de wolken. Doch trouwens al eerder zaten boven de eilanden dikke cumuli. De heer van Bremen had ons bij de gekleurde meren op Floris willen laten zien, maar dat lukte om die reden ook niet.

Tusschen Bali en Soerabaya hingen dikke buien maar wij zeilden er netjes om heen en er tusschen door. Ook boven Java alle cumuli en wel zoo hoog als ik ze mij niet herinnerde ooit te hebben gezien. Ik zag van de vulkanen dus ook nu niets.

59

Om 5u landden wij behouden in Batavia.
Prof. Dr.Ir. W. Schermerhorn
Bilthoven.

Verslag van een reis naar Zuid-Amerika, 7 oktober 1948 - 7 december 1948

1. AANLEIDING EN DOELSTELLING

Ondergetekende had in de zomer van 1948 in zijn kwaliteit van President of the International Society of Photogrammetry een uitnodiging ontvangen van het "Instituto Panamericano de Cartografia y Historia" om de IV Reunion Panamericana sobre Cartografia, te houden van 15 oktober tot 15 november bij te wonen als gast van de Argentijnse Regering.

Deze Panamerikaanse organisatie is op het in 1948 te Bogotá gehouden Congres van de Pan Amerikaanse Unie tot een speciaal orgaan van deze Unie verklaard. Leden van dit Instituut zijn daarom alleen de regeringen van zelfstandige staten van het Westelijk halfrond, terwijl Canada als toehoorder aanwezig is. De door dit Instituut om de 2 jaren georganiseerde kartografische congressen hebben ten doel een overzicht te verkrijgen van de stand van de cartografieën van de vorderingen over de twee jaarlijkse perioden in de verschillende landen.

Alle overheidsdiensten, die met cartografie te maken hebben zijn er vertegenwoordigd: geodesie (triangulatie en geofysische metingen) cartografie (topografische kaarten en kaarten op grotere schalen voor kadaster en gemeenten) hydrografie (zeekaarten en peilschalen).

Ofschoon ondergetekende in september op het congres van de Intern. Ver. voor Fotogrammetrie het presidium heeft overgedragen aan zijn Amerikaanse opvolger, Capt. O.S. Reading, heeft laatstgenoemde hem verzocht, indien mogelijk, het genoemde congres te Buenos Aires bij te wonen en dan de Intern. Ver. daar te vertegenwoordigen.

Dit doel op zich zou mij onvoldoende rechtvaardiging hebben verschaft voor deze kostbare reis. Weliswaar zou de Argentijnse Regering hoofden van delegaties en een viertal speciale Europese gasten onderbrengen in een hotel, doch de reiskosten en bijkomende kosten zouden toch nog te zwaar wegen tegenover het profijt, tenminste, indien men dit vanuit zuiver wetenschappelijk gezichtspunt zou bezien.

Bespreking dezer aangelegenheid met de leiding van het F.C.B. van de K.L.M. voerde echter tot de conclusie, dat men in dit congres de goedkoopste gelegenheid zou scheppen om met alle vakgenoten van het westelijk halfrond in aanraking te komen en een inzicht te krijgen in de situatie op cartografisch gebied in deze landen. Gezien het feit, dat het F.C.B. in sterke mate het oog heeft gericht op Zuid Amerika zonder tot heden, behalve in Venezuela, enig redelijk aanknopingspunt te hebben gevonden, maakte het wenselijk deze gelegenheid te benutten om te proberen enerzijds de Nederlandse positie op luchtkarteringsgebied te versterken en anderzijds na te gaan, waar misschien een kans ligt en waar niet, opdat men weet aan welke punten men verdere aandacht heeft te besteden.

Aansluitend aan het congres zou een onderzoek worden ingesteld in Montevideo en Rio de Janeiro, dat ik toch zou moeten passeren, terwijl in het bijzonder in Caracas zou worden nagegaan of de reeds langer aanhangige plannen tot vestiging van een plaatselijk uitwerkingsbedrijf voor verwerkelijking vatbaar waren. Aansluitend

hieraan zou dan ook Suriname worden bezocht, benevens Curacao en Aruba. Deze laatste bezoeken zouden dan in hoofdzaak de onderhanden werkzaamheden betreffen, terwijl het hier meer een waarnemen van de kans was dan een noodzakelijkheid, omdat de Heer Lunenburg ter plaatse aanwezig was en van de toestand en verhoudingen geheel op de hoogte is.

Op grond van bovenstaande overwegingen werd besloten dat ik de betreffende uitnodiging zou aanvaarden.

In het hieropvolgende verslag worden uitsluitend mededelingen gedaan, die betrekking hebben op hetgeen verband houdt met de belangen van de K.L.M. Ervaringen en indrukken op het gebied van de wetenschap blijven hier achterwege.

2. HET VIERDE PAN AMERIKAANSE CARTOGRAFISCHE CONGRES TE BUENOS AIRES.

Aangezien de K.L.M. geen andere passagemogelijkheden voor 15 oktober kon bieden, vertrok ik reeds op 7 oktober. Van 9 tot 13 oktober had de vertegenwoordiger van de K.L.M. mij onderdak gebracht. Op 13 oktober verhuisde ik naar het regeringshotel Alvear Palace.

Het congres werd geopend op 15 oktober. De plechtige slotzitting vond plaats op 4 november. Van 5 tot en met vrijdag 12 november vond een excursie plaats door Argentinië, aangeboden door de Argentijnse regering. Op Zondagavond 14 november verliet ik Buenos Aires per nachtboot naar Montevideo.

Karakter van het congres.

Dit is een congres van regeringen. In de delegaties waren echter vertegenwoordigers van particuliere belangen opgenomen. In die van Brazilië was aanwezig Ing. Edson Cabral, Directeur van de Cruzeiro do Sul en in die van Argentinië de Heer Saralegui, Directeur van een kleine Argentijnse onderneming op Fotogrammetrisch gebied, de IFTA.

Vrijwel alle Amerikaanse staten, ook de kleine uit Centraal Amerika waren vertegenwoordigd. Zeer opvallend was de grote delegatie van ruim 25 personen uit de U.S.A. die alle kopstukken van de ambtelijke kaartografie uit dat land omvatte. Hierbij waren geen vertegenwoordigers van particuliere bedrijven als Fairchild e.d.

Aan het congres was een cartografische tentoonstelling verbonden. Dit was een enorme show, waaraan enorme kapitalen te koste waren gelegd. Elk land en in het bijzonder U.S.A. en Argentinië hadden een met grote zorg samengestelde inzending. Op de leek moet dit een grote indruk hebben gemaakt. Voor de vakman was het niet moeilijk om vast te stellen, dat er hier en daar veel schijn, veel voorgenomen werk en in ieder geval voor zover het om uitvoering ging, heel weinig was in vergelijking tot hetgeen nog te gebeuren staat.

Het wetenschappelijk gehalte was matig, maar viel mij niet tegen. Volgens betrouwbare verklaringen van vakmensen uit U.S.A. was het al beter dan op de vorige 3 congressen.

De wetenschappelijke aandacht ging vooral uit naar de zuiver geodetische zijde. Dit is begrijpelijk, omdat in de meeste staten de fundamentele driehoeksmeting van het land als grondslag van alle cartografie in volle uitvoering is. In tegenstelling tot de behandeling van de fotogrammetrie kon men bij de bespreking van de geodetische vraagstukken van een werkelijke discussie tussen congresleden spreken. Met slechts een paar uitzonderingen kan men zeggen, dat de Zuid Amerikaanse delegaties aan een behoorlijke discussie over fotogrammetrische problemen nog niet

toe zijn. Trouwens ook de U.S.A. delegatie was op dit punt helaas niet volledig. Er zijn voordrachten gehouden door de Italiaanse constructeurs Santoni en Nistri en 2 door de Franse constructeur Poivilliers en 2 door ondergetekende. Wel kwamen daar vragen op los in persoonlijke gesprekken, maar aan een algemene discussie met ons heeft men zich nergens gewaagd, hoewel de taal geen moeilijkheid was omdat alle in het Engels of Frans gehouden voordrachten uitstekend in het Spaans werden vertaald en omgekeerd.

De titels van de beide door mij gehouden voordrachten zijn: Photogrammetrie of today at The Hague Congress.

Results of a pre war aerial triangulation of a large area, photographed for geological purposes.

In de eerste gaf ik in grote trekken de stand van het vak en de mogelijkheden.

In de tweede behandelde ik de resultaten van een grote in Delft voor de B.P.M. uitgevoerde aerotriangulatie, die nog nooit was gepubliceerd, doch waarvoor de B.P.M. nu vergunning gaf, mits met weglating van de naam van het betreffende land (Colombia). Afschriften van deze voordrachten zijn aan het FCB verstrekt en zullen vanwege het Congres in het Spaans worden gepubliceerd. Verder nam ik enige keren op verzoek van de voorzitters van de verschillende technische commissies aan de discussies deel. De betekenis van dit alles ligt hoofdzakelijk in de persoonlijke bekendheid en, naar ik hoop en vertrouw, ook de goodwill, die men op dit vakgebied bij de Zuid Amerikaanse autoriteiten kon verwerven.

In het publiek liet ik mijn positie steeds in het vage en trad op als President van de Internat. Vereniging voor Fotogrammetrie, als hoedanig ik ook werd aangekondigd. In particuliere gesprekken heb ik, waar ik zulks nuttig oordeelde de Nederlandse structuur op dit vakgebied verteld en mijn positie bij de K.L.M. en haar werk eveneens op de voorgrond gebracht.

Voor ons heeft de betekenis van het bezoek aan dit congres vooral gelegen in de persoonlijke gesprekken en de daarin aangekweekte betrekkingen. Vandaar, dat ik ook tegen mijn aanvankelijke voornemen in besloten heb aan de excursie aan het eind van het congres deel te nemen, omdat men daarbij een uitermate productieve gelegenheid heeft met allerlei mensen nader in contact te komen. De praktijk heeft mij deze zienswijze bevestigd. Dit standpunt werd kennelijk gedeeld door vele U.S.A. leden. Immers ook daarvan namen de belangrijkste figuren aan deze excursie deel.

Verhouding tussen de naties.

De dominerende positie van de U.S.A. is zeer duidelijk.

Hiertegenover is het merkwaardig, dat vrijwel alle Zuid Amerikaanse staten in hetgeen zij op geodetisch en kartografisch gebied thans bezitten en presteren, hoofdzakelijk Europees en heel vaak Duits georiënteerd zijn. Tot het uitbreken van de tweede wereldoorlog moet de U.S.A. invloed op dit gebied vrijwel nihil geweest zijn.

In het tijdens de oorlog tot bloei gekomen Instituto Panamericana de Geografia y Historia heeft Noord Amerika echter een machtig hulpmiddel gekregen om dit grondig te wijzigen. Dit instituut heeft een cartografische en een historische sectie. Ons interesseert alleen de eerste, die dit congres in B.A. organiseerde. De voorzitter daarvan is de man, die in het budgetbureau van de President van de U.S.A. de begrotingen van alle cartografische

diensten behandelt. De Secretaris Generaal is een hooggeplaatst ambtenaar in het State Department, die naar het schijnt speciaal voor dit soort werk op het Westelijk Halfrond is vrij gemaakt. Tijdens dit congres was er een kleine schermutseling tussen een paar gedelegeerden en de rest over de verkiezing van een nieuw bureau van de cartografische sectie. Het leek erop, alsof een Argentijnse Generaal een kans zou maken tot President te worden verkozen. Dit was echter niets dan schijn, want het stond te voren wel vast, dat de beide U.S.A. officials opnieuw zouden worden herkozen met de hulp van alle Centraal Amerikaanse landen, Columbia, Peru, Bolivia enz.

In een vertrouwelijk gesprek heeft deze President, de Heer Randell mij uiteengezet, dat de U.S.A. inderdaad deze organisatie gebruiken als een hulpmiddel om de andere staten zo goed mogelijk te ondersteunen ten einde de beschikking te krijgen over kaartmateriaal en als onderdeel van een algemene politiek van ontwikkeling van Zuid Amerika, dat het grote achterland van de U.S.A. zou moeten zijn in een eventueel militair conflict met Rusland.

In dit licht moet ook gezien worden de Stichting van de "Interamerican Geodetic Survey", waarvan het hoofdbureau is gevestigd in de Panama Kanaal Zone. Deze stichting vond plaats gedurende de oorlog en heeft niet alleen een adviserende taak, maar voert in verschillende landen ook daadwerkelijk metingen uit. Zowel in het Militair Geografisch Instituut te Rio als in dat van Obras Publicas in Caracas zag ik een paar kamers met het opschrift "Interamerican Geodetic Survey" op de deur. Daar werken Amerikaanse officieren.

Men kan dit beschouwen als een soort penetratie van imperialistisch gezichtspunt uit doorgezet; men vergist zich dan echter vrij zeker in de beoordeling van de methoden van de moderne buitenlandse politiek van de U.S.A. Ik ben eerder geneigd deze activiteit te beschouwen als reële wetenschappelijke service, die aan deze landen wordt gegeven uit motieven, die veel verder verwijderd liggen en die in wezen verwant zijn aan die welke men ook achter het Marshall plan moet zoeken.

Dat deze politiek systematisch wordt gevoerd blijkt ook nog uit een andere instelling, nl. de Division of the South American Republics in the Coast and Geodetic Survey. Volgens uitvoerige mededelingen, die ik hierover kreeg van de chef van deze afdeling is dit een op voorstel van het State Department in deze Dienst opgerichte scholingsafdeling. Personeel van de overeenkomstige Diensten uit de andere Amerikaanse Staten komen hier van 1 tot 2 jaar en krijgen daar gratis onderricht in de methoden, zoals die in deze grote U.S.A. Dienst bij primaire triangulatie, astronomische plaatsbepaling, nauwkeurigheidswaterpassing, hydrografische opnemingen, getijwaarnemingen en getijberekeningen worden toegepast. De gehele methode van behandeling van deze leerlingen (er waren er nu ongeveer 70) is niet alleen aan de technisch wetenschappelijke, maar ook aan de sociale zijde, erop ingesteld, deze mensen geheel in te leiden in de Amerikaanse methoden niet alleen, maar ook in de Amerikaanse levenssfeer. Het verblijf in Washington geeft al deze vakgenoten een band met de U.S.A., die blijvend werkzaam is.

Natuurlijk zijn er ook tegenkrachten werkzaam. Het is bekend, dat Argentinië een volstrekt eigen positie tracht op te bouwen. Toch is de zuigende werking daarvan blijkbaar vrij gering, ondanks het voordeel van de taalgemeenschap. De zeer kostbare en

spectaculaire organisatie van dit congres met tentoonstelling moet men echter zien als onderdeel van deze politiek. Vergelijkt men echter hetgeen Argentinië en de U.S.A. in werkelijkheid aan de andere Amerikaanse landen te bieden hebben is het geen wonder, dat de invloed van Argentinië slechts uiterst beperkt blijft. Zulke overwegingen en feiten, als hierboven vermeld, zijn van het grootste belang om de positie van Europa in Zuid Amerika te kunnen begrijpen. Deze is zeer in het algemeen en in het bijzonder op het gebied van ons vak zeer verzwakt ten bate van U.S.A. Men vergist zich daarbij indien men gelooft, dat een zeker U.S.A. imperialisme de Zuid Amerikaanse landen afkerig zal maken van Noord Amerika en ertoe zal leiden dat zij de voorkeur gaan geven aan de samenwerking met de verzwakte en daarom minder gevaarlijke Europese landen.

Bij het opperen van deze gedachte krijgt men de mededeling, dat de U.S.A. bijvoorbeeld gedurende de oorlog enorme bezettingen en fabrieken in Brazilië hebben gehad, waarvan zij hadden beloofd, die na de oorlog terug te zullen trekken. Men constateert dan met een zekere trots, dat de U.S.A. dat ook werkelijk op uiterst loyale wijze heeft uitgevoerd. U.S.A. is vrij van kolonialisme en dat kan men van de Europeesche landen niet zeggen, die immers nog altijd hun koloniën op het Westelijk Halfrond hebben. Zo is de redenering, die ik meer dan eens te horen kreeg.

De verschuiving in de positie van Europa ten gunste van Amerika schijnt ook duidelijk afgelezen te kunnen worden aan het taalonderricht. Kan men bij de oudere generatie in Argentinië en Brazilië in de eerste plaats met Frans terecht, het schijnt dat het jonge geslacht zich in de eerste plaats op het Engels toelegt. Ook in de U.S.A. is omgekeerd het Spaans de vreemde taal, die het eerst in aanmerking schijnt te komen.

Ik heb zo uitvoerige aandacht aan dit onderwerp gewijd, omdat deze ontwikkelingen mede onze mogelijkheden op luchtkarteringsgebied in Zuid Amerika bepalen.

Natuurlijk zijn zij niet de enige. Aan de voor Europa ongunstige zijde moet ik nog vermelden, dat Ing. Cabral, Directeur van de Cruzeiro do Sul in Rio mij vertelde, dat zijn maatschappij, die tot heden uitsluitend met Zeiss apparatuur werkt, had besloten over te gaan op Amerikaanse instrumenten van Fairchild, omdat men niet voor een tweede keer tengevolge van een oorlog van zijn bron afgesneden wenste te worden. Hij deed dit, niettegenstaande zijn

overtuiging, dat het zeker niet de beste instrumenten waren.

Tegenover dit alles kunnen tenslotte echter de wetenschappelijke en technische ontwikkeling van de luchtcartering in Europa in het algemeen en onze eigen kostprijzen in het bijzonder toch nog een rol spelen, die ten gunste van ons werkt. De algemene reputatie van de K.L.M. in Zuid Amerika, welke men daar in verwonderlijk korte tijd heeft opgebouwd, is zeker een factor te goede en ook op dit congres is aan de deelnemers nog weer eens duidelijk geworden, dat de Europeesche fotogrammetrie op een aanmerkelijk hoger niveau staat dan de Amerikaanse en dat in deze laatste eigenlijk vrijwel geen enkel origineel idee is begrepen, integendeel, dat de Amerikaanse praktijk volkomen en uitsluitend

berust op uit Europa overgenomen beginselen en uitvindingen.

Uit meer dan één uittaling op het congres heb ik de bevestiging van deze indruk gekregen. Vraagt men echter, welke de zakelijke conclusie is die men aan deze vaststelling verbindt, dan zie ik

weinig positiefs. Men is bereid naar de Europeanen te luisteren en er óók van te leren. Men ziet de fabrikaten van Wild, van S.O.M. (Poivilliers) en van Gallileo (Santoni) en wil dan van mij en andere wetenschappelijke vakmensen, die niet geïnteresseerd zijn bij deze fabrieken, nog wel graag weten, welke zij eigenlijk de beste vinden. Voor zover men niet denkt over Europa zoals Cabral, is men van plan om dan deze instrumenten te kopen en gelooft dan daarmee wel klaar te komen.

Dit is de politiek, die door Zeiss van 1925 af in Zuid Amerika is bevorderd en waarbij Zeiss met de instrumenten ook tegelijk een wetenschappelijk assistent leverde om ook zelf zeker te zijn, dat er tenminste iets van terecht kwam. (Brazilië, Columbia en Venezuela) Thans proberen de 3 bovengenoemde Europeesche fabrieken dezelfde tactiek en voeren bovendien een ondelinge concurrentie, die maakt, dat de onzekerheid bij de kopers thans nog een element meer bevat dan voor de oorlog.

Het is echter duidelijk, dat de instrumenten industrie in vergelijking tot luchtcarteringsfirma's als Fairchild, Hunting en K.L.M. het voordeel heeft, dat zij spelen in de kaart van het zeer sterke nationalistische sentiment in al deze landen. Zij suggereert immers, dat de verschillende diensten door het kopen van hun instrumenten in staat zijn de fotogrammetrie met succes toe te passen. Wij moeten hen daartegenover duidelijk maken, dat het in hun voordeel is, dit werk aan anderen op te dragen. Het spreekt vanzelf, dat dit tegen hun nationalistische gevoelens ingaat. Fairchild heeft voor dit probleem in Peru een oplossing gevonden door zijn organisatie ter beschikking te stellen van de regering van dit land bij de inrichting van eigen Peruaanse diensten. Deze firma treedt dus als adviseur op en verschaft personeel en materiaal tegen een zekere vergoeding. Dit is een in theorie aflopende bezigheid. De praktijk kan echter zijn, dat dit toch vele jaren op deze basis zal moeten worden volgehouden, wil er een dragelijk resultaat voor de dag komen.

Diverse indrukken aangaande landen, die ik niet bezocht. Deze zijn uit de aard der zaak niet zeer betrouwbaar, omdat ik af moet gaan op de tentoonstelling en mededelingen van afgevaardigden.

Het eerste punt is, dat in Centraal Amerika de luchtopnamen vrij algemeen door het Amerikaanse leger worden gemaakt.

Weliswaar zijn het voor het grootste gedeelte trimetrogoonopnamen, waaruit slechts overzichtskaarten worden samengesteld, doch in eerste instantie beschouwen deze landen dan hun luchtkartering als voltooid.

De Interamerican Geodetic Survey schijnt met deze werkzaamheden belast te zijn. Trouwens, ook de Nederlandse Antillen vallen onder het arbeidsgebied van deze Amerikaanse dienst, zoals mij op Curacao uit mededelingen van de Heer Castendijk bleek. (De Nederl. Regering gaf de Amerikanen vergunning voor de kartering van deze eilanden.)

Ik acht de kansen voor de K.L.M. in Centraal Amerika op bovengenoemde gronden vrijwel nihil en een kostbare acquisitie niet waard.

In Zuid Amerika is van systematische luchtkartering door de U.S.A. niet meer aanwezig dan de tijdens de oorlog uitgevoerde trimetrogoonopnamen voor de World Aeronautical Chart. Ik heb geen nauwkeurige indruk in welke gebieden dit zodanig geschiedde, dat men van een wezenlijke luchtkartering van het

land kan spreken. Gezien het feit, dat bijna al deze landen nog over een luchtkarteringsprogramma spreken, kan dit niet zeer veel zijn.

De bovengenoemde organisatie in Peru wijst al in de richting, dat in dit land nog niet veel bestaat.

Verder wordt in landen als Colombia en Ecuador vrij sterk gewerkt met de opnamen, die door of vanwege de olie maatschappijen zijn gemaakt.

De uitwerking van al deze opnamen vraagt zo veel van de bescheiden topografische diensten, dat de behoefte aan nieuwe opnamen in zulke landen uiterst beperkt is.

Wel werd er op het congres tamelijk veel aandacht gewijd aan de behoefte aan kaarten op grote schalen. Zo heeft men van veel Zuid Amerikaanse steden ook geen behoorlijke kaarten. Hoewel ik voor Europese verhoudingen altijd huiverig sta tegenover de toepassing van fotogrammetrie bij de vervaardiging van zulke kaartwerken, kreeg ik toch sterk de indruk, dat in Amerika hier toch nog wel een taak ligt onder het motto: liever iets dan niets, omdat een volledige terrestrische kartering veel te lang duurt.

Dit zijn echter werkzaamheden, die uit een oogpunt van luchtopname niet zeer interessant zijn en indien men er een expeditie voor moet uitrusten, zoals met de K.L.M. het geval is, niet in aanmerking komen. Voor zulk werk moet men plaatselijk gevestigd zijn en het zwaartepunt minstens even sterk zoeken in de uitwerking dan in de luchtfotografie.

Volgens mededeling van leden van de U.S.A. delegatie zou ook Fairchild in deze richting bezig zijn. Als voorbeeld werd genoemd, dat deze firma de opdracht zou hebben gekregen voor een stadsplan van Cincinnati.

3. Opmerking omtrent de luchtkartering in de 4 landen die ik bezocht.

In het algemeen kan gezegd worden, dat de stand van zaken niet erg rooskleurig is. Bij de militaire instituten is de toestand vrij hopeloos. De leiding heeft weinig technisch begrip. De officieren worden na enige tijd van scholing en opleiding terug geplaatst bij de troep. Men is echter niet bereid toe te geven, dat er weinig uit komt. De enkele burger, die in deze diensten zit, klaagt en anderen, die erin gezeten hebben, deelden mij mee er met ruzie uit te zijn verdwenen. Dit laatste gold in het bijzonder de verhoudingen in Buenos Aires. In Rio schijnt men te berusten in deze situatie en trekt er een opgewekt gezicht bij. Van Cabral vernam ik echter, dat hij de beide stereoplanigrafen in bruikleen krijgt van de Generaal, omdat men er bij de militairen toch eigenlijk niet veel productief werk mee doet. Dit standpunt van de Braziliaanse militairen tegenover de particuliere Cruzeiro do Sul vindt men echter niet in Argentinië. Daar heeft de IFTA, van de militairen slechts tegenwerking en presteert men op fotogrammetrisch gebied niet veel meer dan het door middel van stereo opnamen met de bekende fraise machine, gekoppeld aan een autograaf vervaardigen van borstbeelden van rijke Argentijnen, waarvan een voldoende aantal aanwezig schijnt te zijn om deze firma in het leven te houden. In de laatste tijd is hier weer wat luchtkarteringswerk bij gekomen van het Departement van Openbare Werken, zij het ook in de vorm van uitwerking in regie op door de staat gekochte Franse instrumenten.

ARGENTINIË

Bij verordening van de regering heeft alleen het leger het recht luchtopnamen te maken. In een enkel geval heeft IFTA dit zelf mogen doen, doch onder strenge militaire controle, niettegenstaande deze onderneming 100% Argentijns is.

De uitwerking geschiedt voornamelijk in het Instituto Geografico Militar, dat beschikt over 1 stereoplanigraph, 1 radiaaltriangulator Zeiss en sedert kort over 1 Wild A6. Verder gebruikt men een aantal in Argentinië gebouwde stereoautografen model Von Orel, uitsluitend voor uitwerking van terrestrische opnamen. Ik heb niet de indruk gekregen, dat aan de stereoplanigraaf intensief gewerkt wordt.

Niettegenstaande het grootste gedeelte van Argentinië volkomen vlak is, schijnt men niet ingesteld op de specifieke methoden voor dat type terrein. Het geheel maakt een onbevredigende indruk.

Bij de IFTA zag ik een A5 van Wild, die in uiterst slechte conditie was. Verder stond er 1 stereo antographe Poivilliers van het grote model, die er in 1947 is opgesteld, waarop IFTA de bovengenoemde loonuitwerkingen voor het Departement van Openbare Werken uitvoert.

IFTA schijnt een overeenkomst met S.O.M. te Parijs te hebben gesloten. Welke de inhoud daarvan is, is mij niet bekend.

De kansen voor karteringsopdrachten aan buitenlandse maatschappijen acht ik in dit land nihil. De huidige Argentijnse politiek, die in de ogen van het publiek de schuld van alle kwaad in dit land op de buitenlanders schuift, maakt het zelfs twijfelachtig, of een gemengde maatschappij in Argentinië een kans van slagen zou hebben.

URUGUAY

In dit land bestaat nog geen enkele vorm van activiteit op fotogrammetrisch gebied. Men is zeer geïnteresseerd, doch staat toch nogal gereserveerd op grond van de waarneming van hetgeen men in de nabuurlanden presteert, of liever gezegd, niet presteert.

Men heeft echter berekend, dat de voltooiing van de topografische kaart in het tempo, waarin men thans werkt, voor de 187.000km rond 2 eeuwen zal vergen. Men hoopt op versnelling door middel van de luchtkartering.

Men weet echter kennelijk niet, hoe de zaak aan te pakken. Een Overste Mega, die werkzaam is geweest bij de Topografische Dienst van dit land, doch nu op het bureau van de Inspecteur Generaal van het leger zit, tracht min of meer particulier de wijsheid te verzamelen, die nodig is om aan zijn regering een voorstel te kunnen doen voor de invoering van de fotogrammetrie. Hij heeft

daartoe reeds geruime tijd geleden een vragenlijst opgesteld, die hij blijkbaar ook aan Wild heeft gezonden en die hij tijdens dit congres in handen heeft gesteld van Capt. Adams van de Coast and Geodetic Survey, van Poivilliers, Santoni en ondergetekende. Tijdens mijn bezoek aan Montevideo deed ik in een bespreking, waaraan ook onze Consul Generaal de Heer van Maanen (gedeeltelijk als tolk) deelnam, een poging om hem duidelijk te maken, dat zelfs een compleet en goed verantwoord onpartijdig advies dit land nog niet op de beste manier zou helpen. Veel beter zou zijn in zulk een land de gehele luchtkartering op te dragen aan een

gemengde maatschappij, eventueel met de Staat als partner.

Immers daarmee zou men niet alles voor één keer, doch blijvend de gehele Europese ervaring op dit gebied ter beschikking van

het land krijgen. Het voordeel van de K.L.M. zou zijn, dat Nederland onafhankelijk is van een nationale instrumenten industrie.

Overste Mega deelde mij mede, dat de regering bezig zou zijn de nationale luchtvaartmaatschappij te organiseren, zodat men daarin het medium zou hebben om de Staat te laten participeren in zulk een nationale gemengde maatschappij.

De K.L.M. staat in dit land zeer goed aangeschreven. "You are serious people" was een uitspraak, die kennelijk als een aanbeveling uit zijn mond moest worden opgevat.

Ik beloofde hem niet alleen een antwoord op zijn vragenlijst te zullen maken, doch ook een voorstel te zullen zenden voor de organisatie voor een samenwerking tussen zijn regering en de K.L.M.

Ik had hierbij het oog op de genoemde gemengde maatschappij, hoewel het ook mogelijk zou zijn op de wijze als door Fairchild in Peru wordt gedaan. Het zou mij niet verwonderen, indien de Fransen een aanbod zouden doen voor laatstgenoemde opzet en dan weer op zeer gunstige voorwaarden, omdat bij hen het zwaartepunt ligt in de verkoop van duren instrumenten.

Aangezien voor ons

deze argumenten niet gelden zou concurrentie met de Fransen langs deze lijn voor ons onmogelijk zijn en zou ik ook reeds om die reden de voorkeur geven aan deelname aan een gemengde maatschappij. Alvorens voor dit laatste echter een voorstel te kunnen zenden, dient de K.L.M. echter zelf een beslissing te nemen inzake de bedrijfspolitiek van het F.C.B. Ik kom daar in mijn conclusies op terug.

BRAZILIË

In dit land heerst op het ogenblik vrij grote bedrijvigheid op het gebied der luchtkartering. De belangrijkste is die van de Cruzeiro do Sul die ik in dit rapport in ander verband reeds enige keren noemde.

Deze zelfstandige maatschappij heeft op het ogenblik 5 volledige karteringsvliegtuigen in bedrijf en werkt in hoofdzaak voor civiele doeleinden. Ten aanzien van de luchtfotografie heeft zij een beschermde positie, omdat het in Brazilië aan buitenlanders verboden is uit de lucht te fotograferen. De Cruzeiro do Sul, mag zelfs geen buitenlands personeel in haar vliegtuigen gebruiken. De Directeur Cabral noemde dit voor hem bezwaarlijk, maar was aan de andere zijde zeker, dat opheffing van deze maatregel voor hem schadelijker zou zijn, omdat hij dan onmiddellijk de U.S.A. concurrentie zou krijgen.

Dit gesprek toont duidelijk, hoe ongunstig van commercieel oogpunt bezien, de situatie voor buitenlanders in Brazilië is. Dit is echter zeer te betreuren, omdat dit een land is, waar enorme opdrachten voor de boeg liggen.

Niet iedere instantie in Brazilië juicht echter deze monopolistische positie van Brazilianen toe. De hoogste chef van de Conselho de Petroles, die ik in gezelschap van de vertegenwoordiger van de K.L.M. bezocht, sprak onomwonden zijn afkeuring erover uit, omdat ieder element van concurrentie op het

ogenblik ontbreekt en hij dus veel te hoge prijzen moet betalen.

Naast de Cruzeiro do Sul heeft men het Militair Geografisch Instituut, dat beschikt over 2 oude aerocartografen van Hegershoff, die nog in redelijke staat verkeren en over 2 stereoplanigrafen van Zeiss, waarvan er één de tekenen van slecht onderhoud van het mechanisme vertoonde. Verder een vrij

groot aantal kleine apparaatjes, geconstrueerd door de in 1942 gestorven Duitse vakgenoot Emilio Wolff, die dit instituut heeft gesticht en waaraan na zijn dood kennelijk niets meer is veranderd, zodat het moeizaam draaiende wordt gehouden. Daarnaast vervaardigt de Conselho Nacional de Geografia in haar cartografische afdeling de geografische kaarten op kleine schalen uit de Amerikaanse trimetrogoonopnamen, geheel volgens het U.S.A. procédé.

Deze Conselho Nacional de Geografia ontving mij en organiseerde de bezichtigingen. Hij presenteerde zich aan mij als een orgaan van de overheid, waarin de verschillende karteringsbelangen waren verenigd en dat een coördinerende taak zou hebben. Dr. Zarur de secretaris van deze zaak maakte de opmerking, dat dit in hoofdzaak geschiedde door invloed op de verdeling van de gelden uit de begroting.

Later begreep ik uit mededelingen van Cabral, die zich zeer ongunstig over dit lichaam uitliet, dat het lang niet zo fraai werkte en dat in het bijzonder Zarur streefde naar de schepping van een eigen uitvoerend orgaan op het gebied van de civiele luchtkaartering. Dit klopte met een terloopse mededeling van Zarur, volgens welke hij vertrouwde het volgende jaar voor enkele miljoenen aan Franse instrumenten te zullen hebben. Dit verhaaltje aan Cabral verteld, ontlokte hem de verzuchtingen: He is a fool.

Waar of niet: in ieder geval is het een aanwijzing, dat hier een interne strijd wordt geleverd, waarvan de uitslag ook voor een groot deel, zo al niet geheel over de verhoudingen in dat land zal beslissen.

Trek ik een conclusie inzake Brazilië dan is het deze, dat men hier een gevestigde maatschappij heeft, die technisch de beste organisatie heeft, die ik in Zuid Amerika ontmoette, die geen vrees voor concurrentie van buitenlanders behoeft te vrezen. Brazilië is voor ons gesloten tenzij wij een vorm van samenwerking met de Cruzeiro do Sul wordt gevonden.

In dit verband besprak ik met den Heer Cabral ook mijn gedachten inzake een zekere samenwerking van Europese firma's in een soort holding company, die dan belangen in Zuid Amerikaanse en andere nationale maatschappijen zou moeten verwerven. Een concentratie niet alleen van kapitaal, maar ook van kennis en ervaring. Cabral was voor deze gedachtengang zeer toegankelijk. In hoeverre het mogelijk zal zijn K.L.M. en Cruzeiro do Sul tot een samenwerking te brengen weet ik niet met zekerheid te zeggen. Op 21 december j.l. schreef de Heer van der Vliet mij:

"Ten aanzien van de luchtkartering in Brazilië schijnt het, dat de Cruzeiro do Sul er wel voor voelt met ons samen te werken. Er is een nieuw plan voor luchtcartografie in Sao Paulo, waaraan wij eventueel zouden kunnen deelnemen.

Ik hoop spoedig op deze kwestie terug te komen."

Het zal zaak zijn, dat de vertegenwoordiging van de K.L.M. deze zaak in de gaten houdt. Men weet in ieder geval het enige adres, dat ons in dit land een blijvend entree kan verschaffen, waartegen verder concurrentie onmogelijk is, zo lang de huidige wettelijke bepalingen gehandhaafd blijven.

Of wij er werkelijk op in kunnen gaan hangt evenals in Uruguay van de algemene bedrijfspolitiek van de K.L.M. af.

VENEZUELA

Over dit land behoef ik weinig te rapporteren, omdat het F.C.B. de situatie daar voldoende kent. Het is het eerste land in dit werelddeel, waarvoor de mogelijkheid van een eigen uitwerkingsbedrijf is overwogen.

Na gedurende een paar zeer belangrijke opname opdrachten te hebben ontvangen, waarover de opdrachtgevers tevreden waren, dacht men aanvankelijk aan de mogelijkheid Venezolaanse opnamen in Nederland uit te werken. Dit moet als uitgesloten worden beschouwd, ook al zou het nog zoveel goedkoper zijn. Daarna rijst de vraag, in hoe verre het mogelijk is een lokale maatschappij te stichten, al of niet met Venezolaanse participatie, die met een bescheiden capaciteit beginnend de uitwerking te hand neemt in Caracas.

In Venezuela heeft men geen militair geografisch instituut, doch is de gehele cartografie van het land toevertrouwd aan een civiele dienst het "Instituto Geografico" van het Ministerie van Openbare Werken (M.O.P.), de dienst, die tot heden ook de opdrachten voor luchtfotografie aan de K.L.M. gaf.

Deze dienst is op fotogrammetrisch gebied vrij behoorlijk uitgerust. Zij beschikt over 2 stereoplanigrafen en minstens 4 multiplex installaties. Het geheel is van naar ik meen 1935 af opgebouwd door Dr. Weil die door Zeiss met de instrumenten "mee geleverd" werd. Deze heeft tegen 1 februari a.s. ontslag, zodat deze dienst dan geheel op Venezolaanse krachten zal moeten drijven.

Tijdens mijn bezoek schenen de omstandigheden voor vestiging van een zulk een uitwerkingsbedrijfje zeer gunstig, op grond van de volgende omstandigheden.

1) De directeur van het Cartografisch instituut van het MOP zou een dergelijke instelling zeer toejuichen. Hij maakte in een gesprek, dat ik tezamen met de heer Carlos Herrera met hem voerde, de opmerking dat het normale programma van zijn instituut, dat hoofdzakelijk gericht is op de vervaardiging van kaarten 1:50.000 e.d., vaak gestoord wordt door de noodzakelijkheid, kaarten op grote schalen te vervaardigen voor allerlei technische diensten van andere departementen of voor afzonderlijke staten of gemeenten. Dr. Calcanho meende dat in dit opzicht een ernstig werkend bedrijf voor zijn dienst een vereenvoudiging zou betekenen. Intussen was een noot van twijfelachtige aard, dat verschillende opdrachtgevers voor deze kaartwerken niet behoefden te betalen of slechts een matig bedrag.

2) Dr. Trutmann Chef van de Topografische Afdeling van de Caribbean Oil vertelde, dat de oliebedrijven met moeilijkheden hebben te kampen met hun kaartmateriaal en dat een bedrijf, dat over enkele apparaten Wild A6 zou beschikken, op regelmatig werk van die kant zou kunnen rekenen.

3) Wij hebben de gunstige omstandigheid, dat Dr. A. Weil per 1 februari beschikbaar komt. Hij zou tengevolge van persoonlijke omstandigheden genoeg kunnen nemen met een functie als adviseur van een dergelijk bedrijf, zodat de technisch wetenschappelijke leiding gedekt zou zijn, zonder dat daarvoor een dure kracht zou moeten worden uitgezonden.

4) De in dienst van de K.L.M. zijnde Heer Carlos Herrera zou niet uitsluitend ten laste van het opnamebedrijf behoeven te komen, maar zou de verbindingsman met Venezolaanse autoriteiten kunnen zijn en de dagelijkse leiding kunnen voeren onder toezicht van den Heer Bakker, vertegenwoordiger van de K.L.M.

Intussen is helaas gebleken, dat de situatie daar belangrijk minder reden tot optimisme geeft, dan ik tijdens mijn bezoek mocht aannemen. Enerzijds heeft de politieke situatie toch vertroebelend gewerkt, anderzijds hebben juist daardoor ook bepaalde personen de kans gekregen om te trachten regelingen te scheppen, die dit vak voor nationale organisaties monopoliseren. Gelukt dit laatste dan zou men in Venezuela een toestand geschapen zien, die zeer veel lijkt op die in Brazilië. De K.L.M. staat dan voor dezelfde principiële vraag als in dat land.

Conclusies

Bij overweging van de resultaten van deze reis, in combinatie met de vooruitzichten elders, kom ik tot een aantal conclusies, die ik in een bijlage op deze nota afzonderlijk heb geformuleerd.

Het zal noodzakelijk zijn, dat de Directie van de K.L.M. over de punten, die daarin worden gesteld, binnenkort een beslissing in hoofdlijnen neemt, opdat het F.C.B. bij verdere activiteit grond onder de voeten krijgt.

W.G.

Schermerhorn

14 1 1949

60

Brief aan het hoofd van het F.C.B., met een verslag van een reis naar Iran ter voorbereiding van de afsluiting van een eventueel contract voor de complete kartering van het Manzandaran-gebied in Iran,

7 februari 1950

RAPPORT REIS TEHERAN

cc: Aan het hoofd van het F.C.B.

Pres.Dir.

Hfdv. Cairo Barak 126

Vert. Teheran Schiphol

Mr. Lunenburg

Teheran, 7 februari 1950

Nadat was besloten, dat een delegatie onder leiding van ondergetekende naar Iran zou gaan ter voorbereiding van de afsluiting van een eventueel contract voor de complete kartering van het Magandaran gebied in Iran, werd in telegrafisch overleg met de vertegenwoordiger Teheran het vertrek bepaald op 20 januari.

Was aanvankelijk het voornemen, dat ook een jurist aan de delegatie zou worden toegevoegd, zo werd hiervan op grond van informaties van de vertegenwoordiger voorlopig afgezien. Na een week verblijf in Teheran zou worden geseind of over komst van de jurist met de volgende machine nuttig kon zijn. Hiervan is intussen geheel afgezien, zodat de delegatie bestond uit de heren Schermerhorn en Lunenburg.

Hieronder zal eerst een relaas van ontmoetingen en indrukken in dagboekvorm worden gegeven, terwijl tot slot enkele opmerkingen zullen worden gemaakt over de stand van zaken en over de in Nederland te verrichten werkzaamheden.

21 JANUARI 1950

Aankomst op het vliegveld Teheran volgens schema tijd.

Begroet door H.M. Gezant de Heer Montijn en de Secretaris van het Gezantschap Mr. Koolen, benevens door de vertegenwoordiger van de K.L.M. de Heer Kolff en Mevrouw Kolff. Logiés in Parkhotel. Aldaar 's avonds in de bar ontmoet Ir. Mostofi, werkzaam als geoloog (studeerde en werkte in Engeland) aan de nieuw opgerichte Iraanse oliemaatschappij, waarvan volgens latere mededeling van hem, de aandelen volledig in handen zouden zijn van de Iraanse regering. Hij

deelde mede geïnteresseerd te zijn in de kaartering, omdat zijn maatschappij er een belangrijke bijdrage aan geeft. Hij bood zijn bemiddeling aan voor bezoek aan de Directeur Generaal van het Zevenjarenplan. Daarvan behoefde echter geen gebruik te worden gemaakt, omdat deze bezoeken zouden worden gearrangeerd door de Heer Melikian, die eveneens ter begroeting op het vliegveld aanwezig was.

22 JANUARI 1950

Zondag. Lunch met Mr.Koolen. Tegen half 9 had de Heer Kolff een representatief diner gearrangeerd in het Parkhotel, waartoe behalve de delegatie en de familie Melikian was uitgenodigd een zakenrelatie van de Heer Melikian, te weten de Heer Meinhold, die ruim 20 jaar in Perzië werkzaam was als vertegenwoordiger van Krupp Dernag en thans uit Australië teruggekeerd is om zijn zaken weer op te vatten. Hij is Brits onderdaan en zijn betekenis voor onze zaak ligt in zijn uitstekende relaties en ervaring inzake de methoden van dit land. Dat dit met betrekking tot het eerste punt juist is, heb ik bij een paar bezoeken kunnen vaststellen. Uitvoerig gesproken met de Heren Melikian en Meinhold.

MAANDAG 23 JANUARI

In de morgen introductie bij de autoriteiten van het Zevenjarenplan. Bezoek aan de Directeur Generaal Dr. Masharraf Naficy. Daarna een zuiver beleefdheidsbezoek aan Dr. Ali Mansur, voorzitter van de Raad van Toezicht. Aan eerstgenoemde hebben wij het doel van onze komst uiteengezet en de nadruk gelegd op de poging, een zodanige spoed te betrachten, dat geen tijd van het goede seizoen verloren zou gaan.

Dr. Naficy introduceerde ons bij zijn broer Ir. Naficy, die kennelijk samenwerkt met Mostofi in de geologische branche. Daar was echter ook aanwezig de chef van de topografische sectie van het Zevenjarenplan, Ir. Irawani. Aan hem in het bijzonder is thans de gehele leiding van dit cartografische project opgedragen, tenminste voor zover zulks de techniek betreft. Dr. Mostofi had reeds meegedeeld, dat het cahier des charges vrijwel gereed was, hetgeen door Ir. Irawani bevestigd werd. Met hem afgesproken, de middag te gebruiken om dit document gezamenlijk door te nemen.

Van 14.30 tot 17.00 uur in het bureau van Irawani besprekingen over het cahier des charges. De eerste verrassing was, dat in tegenstelling tot het aanvankelijke door de Hr. Lunenburg meegebrachte project van november 1949 de te kaarteren oppervlakte inmiddels had uitgebreid tot 80.000 km², waarvan 12.000 km² zouden moeten worden geкартеerd in een schaal 1:10.000. De algemene schaal bleef voor de kaart 1:50.000. De foto's zouden moeten worden genomen in de schalen 1:40.000 en in 1:25.000. Verder bleek het gehele hooggebergte ten zuiden van de Kaspische Zee in het op te nemen gebied te zijn begrepen. In verband met de terreinhoogte had men in het cahier des charges het voorschrift opgenomen, dat het te gebruiken vliegtuig een plafond van 9000 moet hebben. Het vermoeden is gerechtvaardigd, dat dit voorschrift afkomstig is van concurrenten, die door deze suggestie vermoeden anderen te kunnen uitsluiten. Terwijl op andere punten van technische aard de Ir. Irawani mijn suggesties heeft overgenomen, heeft hij geweigerd het voorschrift betreffende het plafond te schrappen. Hij adviseerde in ons aanbod duidelijk te maken op welke wijze wij menen de hoogste top van 5600 m op economische wijze te kunnen kaarteren.

In het bijzonder ten aanzien van de variatie van schaal en langs overlapping tengevolge van de bergachtige gesteldheid gelukte het een paar onmogelijke eisen uit art. 3 2 te laten verdwijnen of te verbeteren.

Des namiddags te 18.15 uur werd de K.L.M. staf, waarbij inbegrepen de mede in Teheran aanwezige Heer van Gelder door de Heer en Mevrouw Montijn op een cocktail ontvangen.

DINSDAG 24 JANUARI 1950

De Heer Meinhold had voor de morgen een onderhoud voor mij gearrangeerd bij de hoogste militaire chef, de Maarschalk Djehanbani, die een goede kennis van hem is. Een uiterst prettig onderhoud, waarin mij alle hulp van die zijde werd toegezegd. (De Maarschalk had in 1949 Nederland bezocht aan het Hoofd van een

Iraanse sport équipe). De Maarschalk arrangeerde voor de Heer Meinhold en mij direct een bezoek aan de Brigadier Generaal Razmara, Chef van Service Geographique de l'Armée Iranique. Generaal Razmara heeft verleden jaar 2 jaar studie in Parijs onder leiding van Prof. Tardi voltooid. Hij studeerde echter meer in de geodetische en geografische richting dan in die van de fotogrammetrie, hoewel hij de naam van Poivilliers wel bleek te kennen. De Generaal bracht het gesprek al vrij spoedig op een instrument, dat in zijn kamer stond, gemaakt volgens zijn aanwijzingen en gepatenteerd in Frankrijk. Het dient ter uitvoering van topografische oefeningen door cadetten in een oefenzaal in plaats van in het terrein. Men trekt pas het terrein in, nadat de cadetten een zekere vaardigheid in de topografische bewerkingen hebben verworven met behulp van dit apparaat, dat op een reliëfkaart van het terrein is opgesteld. Een publicatie van zijn Dienst, waarin veel vriendelijke verklaringen van Europese collega's, werd ons ter hand gesteld. De Heer Meinhold vroeg daarna op zeer tactvolle wijze, of de K.L.M. misschien voor Nederland een licentie zou kunnen kopen, hetgeen natuurlijk niet werd afgeslagen. De bedoeling van de Generaal was nogal doorzichtig volgens Meinhold.

Tijdens dit gesprek met Generaal Razmara bleek echter duidelijk, dat hij van de kaarteringsplannen van het Zevenjarenplan op de hoogte is en dat er kennelijk een samenwerking bestaat tussen de civiele en militaire autoriteiten. Met het oog hierop stelde ik een gezamenlijke bespreking voor tussen de Generaal, Ir. Irawani en ons. Na veel moeite telefoneerde hij met Irawani en de afspraak werd op de volgende morgen gesteld. Tevens werd door

ons gevraagd, of wij kaarten van het op te nemen gebied konden krijgen. Zulks werd ons toegezegd, mits tegen betaling. Dit zouden kaarten 1:250.000 zijn. Voor ons was de betekenis, dat wij kaarten van het op te nemen gebied te weten zouden kunnen komen dan op het krabbeltje 1:8 miljoen, dat bij het cahier des charges is gevoegd, mogelijk is. In de middag begon om 15 uur de discussie met Ir. Irawani over het tweede gedeelte van het cahier des charges. De tweede verrassing, waarop wij echter reeds te voren in een brief van Mr. Kolff waren voorbereid, lag in het voorschrift, dat alle werkzaamheden in Iran moeten worden verricht.

Deze eis heb ik in verband gebracht met een tweede belangrijke eis, nl. die betreffende de nauwkeurigheid. Deze laatste is voor de omstandigheden van dit land zeer hoog, nl. gelijk aan die welke men aan dergelijke topografische kaarten in Europa thans pleegt te stellen. Een middelbare fout van 0.35 mm in de kaart d.w.z. 17.50 meter in het terrein, voorzover dit de horizontale situatie betreft en 6 m in de hoogteligging kan men niet met eenvoudige middelen bereiken.

Ik heb er de nadruk op gelegd, dat ondernemingen, welke geen grote praktische ervaring in aero triangulatie hebben, deze eis van nauwkeurigheid alleen kunnen aanvaarden, indien zij in ieder beeldpaar voldoende paspunten uit terrestrische metingen krijgen. Dat maakt het gehele werk echter onuitvoerbaar, tenminste binnen de gestelde tijd. De gestelde eis maakt het nodig, een volledige sero triangulatie uit te voeren, welke steunt op een primaire driehoeksmeting met zijden van 50 km. waarvan men ook de hoogteverschillen trigonometrisch bepaalt. Nu heb ik duidelijk gesteld, dat er buiten de K.L.M. geen enkele particuliere onderneming bestaat, welke de noodzakelijke ervaring op dit gebied heeft. Ik zou slechts de Franse staatsdienst, l'Institut Géographique Nationale naast ons willen stellen. Deze heeft echter de handen vol aan eigen werk, zodat een concurrerende Franse groep alleen op de adviezen van deze dienst kan steunen. Ik heb erop gewezen, dat ik de persoonlijke verantwoordelijkheid voor deze zeer essentiële aërotriangulatie als fundament van het gehele

kaarteringswerk alleen kan aanvaarden, indien ik ook de volledige persoonlijke leiding over dit deel van het werk kan hebben. Aangezien het mij echter onmogelijk is geregeld in Iran

te leven, is dat reeds een argument, waarom althans een gedeelte van het werk in Nederland zal moeten geschieden.

Tegen deze redenering rees eigenlijk geen weerstand van betekenis. Wij werden verzocht dit dan maar in ons aanbod duidelijk te stellen.

In dit en in andere gesprekken bleek echter duidelijk, welke de achtergrond van deze bepaling is. Men wenst nl. deze kunstjes ook te leren. Dit beginsel nu heb ik ten volle aanvaard. Willen wij hier nu en op den duur succes hebben, dan zal men dit moeten aanvaarden. Pas indien men aanneemt, dat wij dit gedeelte van het werk beter verzorgen dan een ander zullen wij een voorsprong hebben. Het is duidelijk, dat het doen ontstaan van een eigen dienst, zij het ook van een beperkte capaciteit, bijdraagt tot het prestige, niet alleen van het land, maar in het bijzonder ook van deze Iraanse technici.

In deze geest zijn daarom alle verdere besprekingen gevoerd. Hoe bezwaarlijk zulk een samenwerking misschien ook moge zijn, het is de voorwaarde voor het verkrijgen van de opdracht niet alleen, maar ook van het werk zelf, zij het ook, dat daarnaast ook nog andere voorwaarden bestaan.

Een bijzondere discussie ontstond over de nauwkeurigheid, welke verlangd wordt voor de kaarten 1:10.000. De gestelde eis voor de hoogte komt erop neer dat men in vlakke terreinen daarvoor een middelbare fout van 0.75 m verlangt. Deze eis is naar verhouding veel hoger dan die welke gesteld is aan de kaart 1:50.000. Het is niet gelukt hem van deze eis af te brengen, omdat ik vermoed deze is gesteld door technici, die deze kaarten voor irrigatie projecten nodig hebben. Ik heb erop gewezen, dat deze eis natuurlijk wel kan worden aanvaard, doch dat men zich dient te realiseren, dat een grote hoeveelheid kostbare terrestrische metingen nodig zijn om aan deze eis te voldoen.

Die opmerking voerde ons opnieuw tot art. 9 3, waarin ons experienced Iranian Engineers educated in lokal and overseas universities free of charge ter beschikking worden gesteld. Bij informatie bleek, dat wij in totaal op de hulp van 35 technici mogen rekenen. Belangrijk is echter, dat de verantwoordelijkheid voor het resultaat volledig op ons blijft rusten. Dit betekent, dat men in den beginne deze mensen moet opleiden en controleren en waarschijnlijk af en toe ook eens een extra beloning moet toekennen voor geleverde prestaties. In het licht van hetgeen op blz. 3 is uiteengezet, zal men deze methode van werken toch zeker moeten aanvaarden, terwijl men inheemse krachten in het terrein zeker ook niet missen kan met het oog op de taal, terreinkennis e.d. In dit verband is de ervaring, die de Heer Lunenburg in 1935 als landmeter bij de N.V. Havenwerken in hetzelfde gebied opdeed, zeer waardevol en gelukkig niet al te negatief.

Irawani was het er mee eens, aan ieder van onze terreinploegen een van zijn mensen als assistent toe te voegen. Men zal er naar moeten streven, deze mensen zo productief mogelijk in het werk in te schakelen, in het bijzonder in het terreinwerk.

Over de financiële bepalingen van art. 11 hebben wij met opzet niet gesproken. Naar algemeen gevoel van onze vertegenwoordiging alhier komt dat pas aan de orde, indien Iran heeft besloten met ons in zee te gaan. Dan begint hierover pas de bespreking, waarin wij scherp onze voorwaarden stellen. Ook Irawani voelde zich hier op glad ijs.

Met betrekking tot art. 12 deelde Irawani ons mede, dat men zich volkomen vrijheid ten aanzien van de gunning voorbehoudt. Er zal vrij veel verschil in de aan te bieden uitvoering zijn en daaruit wil men het beste kiezen. (Ik vrees, dat dit een schone theorie is, doch dat politieke druk en nog wat anders ook nog wel eens een rol zou kunnen spelen.) Teleurstellend was echter de mededeling, dat men het aanbod van een aantal uit te nodigen inschrijvers niet verwacht voor 15 maart en de beslissing pas wil stellen op 15 april.

WOENSDAG 25 JANUARI 1950

Ten 9 uur naar H.M. Gezant ter bespreking van een aantal bijzonderheden betreffende een cocktail party, door de Heer en Mevrouw Montijn aan te bieden aan de Perzische autoriteiten, met wie wij in de loop van de 2 weken van ons verblijf in aanraking zouden komen. Op grond van een suggestie van Mr. Kolff was door mij aan Z.E. verzocht ons deze dienst te bewijzen. Met het oog op belangstelling van vreemde concurrenten verzochten wij de uitnodiging tot door ons aangegeven Iraanse autoriteiten te beperken. Na enig overleg werd door Z.E. aan dit verzoek op zeer te waarden wijze voldaan. De datum werd bepaald op donderdag 2 februari. Daarna met de Heren Lunenburg en Kolff naar de Generaal Razmara. Na enig wachten bleek echter, dat de Heer Irawani plotseling voor een bespreking was opgeroepen. De afspraak werd gesteld op de volgende dag.

Om 12 uur enige besprekingen met de Heer van Gelder over de financiële bepalingen van het cahier des charges. De Heer van Gelder meende een mogelijkheid te zien, de gevraagde garantie te verkrijgen via Londen, zonder dat daarvoor een storting van de zijde van de K.L.M. nodig zou zijn. Daarmee zou de in het vooruitzicht gestelde vooruitbetaling van een derde gedeelte van de waarde van alle opnamen ons aan een zeker bedrijfskapitaal helpen.

Tegen 16 uur was een audiëntie aangevraagd en verleend door Prins Abdorreza, de broer van de Shah. Deze Prins is een grote, zo niet de hoogste autoriteit in het Zevenjarenplan. Z.H. was op een technische discussie voorbereid, want Z.H. had ook Ir. Irawani uitgenodigd, mede aanwezig te zijn, zoals deze ons trouwens ook zelf al had verteld. Dit verhoogde natuurlijk de betekenis van deze audiëntie, waarbij Z.H. vrij diep op de bijzonderheden inging en uitvoerige, voor ons helaas overstaانبare gesprekken met Irawani voerde naar aanleiding van mijn uiteenzettingen. Deze audiëntie was nl. aangevraagd voor de heren Van Gelder, Kolff, Lunenburg en ondergetekende, zodat geen landsman aanwezig was.

Ook Meinhold meende echter, dat dit de juiste methode was.

Tijdens deze audiëntie heb ik ook weer in het bijzonder de nadruk gelegd op ons voornemen, bij te dragen tot de stichting van een dergelijk Nationaal Cartografisch Instituut, hetgeen echter alleen mogelijk is op een zekere vertrouwensbasis, waarbij een gedeelte van het werk in Nederland moet worden uitgevoerd en Iraanse technici bij ons komen werken. In de loop van de uitgetrokken 3 1/2 jaar zou dan een bescheiden uitwerkingsinstituut in Teheran kunnen worden begonnen.

Na dit gesprek van ongeveer 40 minuten werd hetzelfde gezelschap ontvangen door de andere overbuurman van de Shah, zijn zwager Chafik. Director General of Civil Aviation en sedert kort ook van de havens van Iran. Een energieke, intelligente en zich van zijn kwaliteiten welbewuste jongeman. Dit gesprek was minder gespecialiseerd in de richting van de kaartering dan bij de Prins, omdat Z.E. Chafik er geen directe verantwoordelijkheid voor draagt. Wel had hij belangstelling voor de mogelijke toepassing van Decca bij de kaartering van geheel Iran, omdat deze apparatuur ook voor de luchtvaart in het algemeen zou kunnen worden gebruikt.

Eén van de gevolgen van het gesprek tussen Ir. Irawani en Prins Abdorreza tijdens onze audiëntie was kennelijk, dat er haast gemaakt moest worden met de uitzenden van het cahier des charges. Ik had blijkbaar niet voor niets de nadruk gelegd op het krappe tijdschema. Dit bracht echter met zich, dat de Heer Irawani ons uitnodigde voor de volgende morgen 8 uur onze bezwaren tegen het cahier des charges, zoals ons dat dinsdagmiddag ter hand was gesteld, schriftelijk mede te delen.

Tot 's avonds 12 uur bestuurden de Heer Lunenburg en ondergetekende dit document en formuleerden tegenvoorstellen. Daarna typte eerstgenoemde de betreffende brief, die op tijd werd bezorgd. Aangezien dit echter gedeeltelijk fundamentele bezwaren waren, waarvan Irawani reeds had gezegd, dat wij die maar in ons aanbod moesten verwerken, was het niet waarschijnlijk, dat hij alle voorstellen zou overnemen.

DONDERDAG 26 JANUARI 1950

Om 10 uur opnieuw naar Generaal Razmara, waar thans de Heer Irawani aanwezig was. Dat gaf ons gelegenheid de door de Heer Lunenburg bezorgde brief te bespreken die Ir. Irawani inderdaad bestudeerd bleek te hebben. In art. 3 2 was hij bereid de minimum schaal voor de dalen over te nemen. Aangezien de schalen echter minima zijn en mijn vrij is, grotere schalen te gebruiken, indien men toch kans ziet tot een economisch aanvaardbaar aanbod te geraken, achtte hij het niet nodig op te nemen, dat in eenzelfde strook in bergland de schaal ook 1:20.000 mag stijgen. Helaas moet in het algemeen gezegd worden, dat er van de laatste, per brief voorgestelde wijzigingen niet veel is terecht gekomen. Slechts enkele duidelijkere uitdrukkingen voor hetgeen bedoeld is nam hij over. Zijn verwijzing van deze open gebleven kwesties naar de besprekingen over het contract maken deze laatste nog weer belangrijker.

Aan de andere zijde zijn het meestal kwesties, waarover ook de concurrentie moet vallen. Om slechts een voorbeeld te nemen: de eis, dat de opnamen zonder schaduwen moeten zijn is volstrekt onuitvoerbaar voor iedereen. Wie dit aanvaardt geeft zich over aan de mogelijkheid tot een soort chantage annex afpersing.

Als merkwaardigheid zij nog vermeld, dat tijdens deze bespreking plotseling 2 heren in de kamer van Generaal Razmara binnenstapten. Het waren Fransen, die de Generaal blijkbaar kenden. Ik zat met de rug naar hen toe, zodat ik hen niet kon opnemen, terwijl ik met Irawani in gesprek was. Plotseling stapte één op Irawani toe, deed alsof hij hem wel eens eerder gezien had en zei zo iets als "Nous sommes les représentants d'un groupe francais qui est intéressé dans la carte de l'Iran." Zij beloofden nog wel eens terug te komen. Van belang is in dit verband misschien, dat wij enkele dagen later, wachtend in de kamer van Irawani op zijn komst, op zijn schrijfbureau een reclameboekje zagen van de "Compagnie Aérienne de Photographie, 3 Rue de Notre te Parijs, welke firma blijkens dit geschrift ook een adres in Algiers heeft. Beide personen, die wij later in het hotel in gezelschap van andere Fransen zagen, zijn mij niet bekend uit de vakwereld.

De bespreking tussen Irawani en de Generaal en ons samen had niet veel te betekenen. Het gesprek met eerstgenoemde was hoofdzaak.

Wel verstrekte de Generaal ons de toegezegde kaarten.

Ten 12 uur brachten wij onder begeleiding van de Heer Melikian een bezoek aan de Heer Frouzan, Directeur Generaal van de Douane. Het was een beleefdheidsbezoek, hoewel men deze heren zwaar nodig heeft, indien het tot uitvoering komt.

Van zijdelings belang was nog, dat de Heer Frouzan ons vertelde, via de Gezant in onderhandeling te zijn met Nederlandse deskundigen op douane gebied, die hij graag aan zijn dienst zou verbinden. Het vlotte echter slecht. Dit begreep ik omdat de Gezant zulke functies niet animeert, gezien de moeilijkheden, die er vaak uit voortvloeien voor de betrokken partijen, inclusief het gezantschap. Toch betreur ik deze houding, omdat het een belang voor Nederland kan zijn, langs deze weg de relaties te versterken. Ik beloofde hierover regelrecht met de Ministers Lieftinck en Stikker te zullen spreken.

De Heer Koolen bood de Heer Lunenburg en mij een lunch aan, gedurende welke maaltijd ook de kwestie van Nederlandse deskundigen ter sprake kwam.

Mr. Koolen kon de huidige gang van zaken, of liever gezegd: stilstand van zaken ook niet toejuichen.

Tegen 17 uur had Dr. Naficy, Dir. Gen. van het Zevenjarenplan ons op een intieme thee uitgenodigd. Van zijn kant waren aanwezig Dr. Ali Mansur, zijn broer Ir. Naficy, en Dr. Nourry Esfandiary, lid van de Raad van Toezicht op het Zevenjarenplan. Van onze zijde waren aanwezig de Heren van Gelder, Kolff, Lunenburg en ondergetekende. Het geheel was in goede stemming, behalve dat enkele Europeanen weinig waardering hadden voor de nasmaak, die Perzische whisky opleverde. Een uitvoerig algemeen politiek gesprek met de oude Dr. Mansour, o.a. over Indonesië, dat hem kennelijk interesseerde.

VRIJDAG 27 JANUARI 1950

Mohammedaanse zondag, waarop de Heer Lunenburg en ondergetekende zich de gehele dag bezig hebben gehouden met beschouwingen over de methode van uitvoering van het werk en het opmaken van begrotingen. Voor de opname trachten wij een begroting te maken, die de minimale km prijs opleverde door uit te gaan van het gebruik van één Dakota, waarbij de reserve zou kunnen worden gevonden in een daarvoor speciaal uit te zoeken en in te richten Iraanse Dakota van het leger, die eveneens voor fotografie met Eagle IV wordt gebruikt. Wij kwamen hiertoe door de zeer hoge kosten welke F.C.B. Schiphol calculeerde voor een niet in Teheran aanwezige reservemachine. Voor de uitwerking werd een calculatie op touw gezet, die ongeveer tot hetzelfde resultaat vorderde als voor Uruguay. Toch bevredigde deze opzet ons niet erg, omdat de Dakota niet presteren kan in dit geval, hetgeen men uit een cartografisch oogpunt eigenlijk kan verdragen.

ZATERDAG 23 JANUARI 1950

Voortzetting van de studies van de vorige dag. Tevens met het oog op de mail van morgen correspondentie verzorgd.

Ten 19 uur ontvangst van ons beiden door de Heer en Mevrouw Kolff.

ZONDAG 29 JANUARI 1950

's Morgens de topografische kaarten van het op te nemen gebied uitgezocht en aan elkander gepast voor het bezoek van Ir. Irawani.

Van half 12 tot half vier geconfereerd met Ir. Irawani, onderbroken door gezamenlijke lunch. Het eerste werk was op de kaarten de grenzen van het op te nemen gebied aangeven. Irawani had op een papiertje een aantal Perzische plaatsaanduidingen geschreven en na nogal wat moeite gelukte het de begrenzing

globaal aan te geven, zij het alleen voor de 1:50.000.

Voor de bespreking met Ir. Irawani plaats vond een bezoek plaats vond van de heren van Gelder, Kolff, Melikian en Schermerhorn bij de Minister van Financiën Z.E. Golchayan.

Nadat op de gebruikelijke wijze het doel van de missie was uiteengezet en getracht was een inzicht te geven in de omvang van het werk door de vergelijking van het op te nemen gebied met de som van de oppervlakten van Nederland en Zwitserland, kwam Z.M. nog met een ander project aandragen. In de provincie Kuzistan is men blijkbaar bezig grote oppervlakten domeingronden te verkavelen en uit te geven aan boeren als onderdeel van een ontwikkelingsplan van deze streek. Volgens Z.E. ondervindt men daarbij echter grote moeilijkheden, omdat men niet het minste overzicht van het terrein heeft. Het zou hierbij gaan om een gebied, dat betrekkelijk vlak is. Op mijn vraag naar de oppervlakte bleek Z.E. hier geen nauwkeurig antwoord op te kunnen geven, maar noemde een getal in de orde van grootte van 100.000 km². Hoewel dit nog een enorme oppervlakte is, heb ik de gedachte van aanvaarding van deze opdracht niet uitgesloten.

Indien wij in Mazandaran met 2 vliegtuigen zouden gaan werken, hetgeen op zich zelf voordelen heeft, zoals in dit rapport wordt uiteengezet, zou men de opnamen in het uiterst gunstige klimaat van het zuiden tot zeer laat in de herfst en misschien zelfs in de winter kunnen uitvoeren.

Op het ogenblik zou een commissie werkzaam zijn inzake deze verkaveling. Z.E. zou aan deze commissie opdracht geven aan ons de gegevens te verstrekken die nodig zijn voor het opstellen van een plan en het indienen van een offerte. Ik heb intussen de Heer Melikian verzocht deze zaak warm te houden en te trachten deze gegevens zo spoedig mogelijk op te vragen en aan het FCB op te sturen.

Toch maakte het aangeven niet de indruk, dat het erg nauwkeurig was. Over het gebied, dat op 1:10.000 moet worden geкартеerd kon hij kennelijk nog geen behoorlijke opgave verstrekken. Daarbij moeten wij voorlopig maar volstaan met

de aanduiding van de grootte en de globale plaatsaanduiding op de schets 1:8 miljoen. Wel werd medegedeeld, dat het niet de bedoeling is, dat deze gebieden dubbel gefotografeerd worden.

Tevens werd nog eens uitvoerig gesproken over de formulering van de eis van nauwkeurigheid, waarbij ik bezwaren heb ontvouwd tegen de eis, dat geen fouten mogen voorkomen, die groter zijn dan drie maal de middelbare fout. Deze eis is strijdig met de fouten theorie. Het is jammer, dat hij dit heeft laten staan. De praktische betekenis is wel niet zo enorm, maar het ontsiert zijn formuleringen. Heeft hij zich verkeken op de Franse publicaties van 1948?

MAANDAG 30 JANUARI 1950

Hoewel het slechts een beperkte mogelijkheid tot beoordeling van het terrein opleverde hebben wij die dag een autotocht gemaakt naar Kazvin, een plaats, die 150 km westelijk van Teheran ligt, aan de weg, die het op te nemen terrein begrenst. Kazvin zelf ligt in het gebied, dat op 1:25.000 moet worden opgenomen.

De weg voert over de hoogvlakte van Teheran en van Kazvin, uit welke het gebergte steil opreist. De vlakte zelf vertoont ook nog vrij belangrijke hoogteverschillen in lange, vlakke hellingen, die zeker tot 100 m oplopen. De hoeveelheid details was slecht te beoordelen, omdat er vrij veel sneeuw lag. Grote gebieden zijn niets dan kale vlakten, waarop in de zomer dorre planten staan. Sommige gebieden, vooral nabij Kazvin, zijn beter gecultiveerd en zullen in de zomer talrijke akkers te zien geven.

In het bijzonder interesseerde ons de mogelijkheid tot uitvoering van een primaire triangulatie. Het was wel duidelijk, dat het leggen van een ketting, waarvan de ene rij punten op de bergen ligt en de andere rij in de vlakte, geen overmatig grote moeilijkheden zal opleveren. In de vlakte immers rijzen hier en daar ook weer heuvels op, die zich uitstekend laten gebruiken. Een plaats als Kazvin zelf, die in het op te nemen gebied valt zal bij een kartering geen bijzondere moeilijkheden opleveren. Overstekende daken vindt men er vrijwel niet.

Hoogstens heeft men moeite met het vaststellen van het verschil tussen een huis en een hoop leem en rommel. Het opmeten en kaarteren van zulk een ongelofelijke griebus is eigenlijk te veel eer. Het zou mij dan ook niet verwonderen indien kennis van de kosten van de kaart 1:10.000 de heren ertoe zou brengen dit werk te beperken tot die gebieden, waar men werkelijk een technisch werk gaat uitvoeren: irrigatie e.d. Met een plaats als Kazvin moet men maar wachten tot het ogenblik, waarop verbeterde landbouw en irrigatie meer welvaart brengen.

Dan past slechts één technische handeling: afbreken, doch zeker niet opmeten. In het algemeen heeft deze tocht zeker bijgedragen tot ons inzicht in de gesteldheid van het terrein, zij het ook, dat een tocht naar Mazandaran veel meer effect zou hebben gehad. De sneeuw maakt echter de wegen onbegaanbaar op de hoge bergpassen. Een tocht per vliegtuig, zoals onze Zwitserse concurrent Ir. Weissmann heeft gedaan, helpt echter onvoldoende. Men ziet dan, dat er op de noordelijke hellingen van de Elburz veel bossen voorkomen: dat weet ik echter zonder vliegtocht ook wel.

DINSDAG 31 JANUARI 1950

Tussen 9 en 11 uur is de Heer Lunenburg de laboratoriumruimte gaan bekijken, die Ir. Irawani direct ter beschikking kan stellen. Deze bestaat uit 3 naast elkaar gelegen vertrekken in het basement van gebouwen, waarin een mineralogisch laboratorium e.d. Twee der vertrekken zijn ieder ongeveer 6 maal 6 meter, terwijl het derde kleiner is, doch nog voldoende voor de behandeling van de film. Er is echter niets in aanwezig. Water en electriciteit kunnen er zonder bezwaar in worden aangebracht. Volgens Irawani is er zoveel water beschikbaar als men wenst en zou ook de kwaliteit goed zijn.

Om 11 uur geleidde de Heer Kolff ons naar het meteo station van het vliegveld Teheran. Dit staat onder leiding van een Mevrouw Anasten, de weduwe van een Pers, Duitse van geboorte en geschoold op het vliegveld Tempelhof. Volgens de inlichtingen van de Heer Kolff is deze dame zeer bekwaam en genieten haar weervoorspellingen groot vertrouwen bij de vliegtuigbemanningen. Voor ons ging het er in de eerste plaats om, of zij van het Mazandarangebied over statistische weergegevens beschikte. Dit is ten dele het geval. Daaruit trok zij de gevolgtrekking, dat men in het kustgebied van de Kaspische Zee in de zomermaanden op tenminste zes volkomen wolkenvrije dagen per maand mag rekenen. De beste tijd om in die gebieden te beginnen zou volgens haar 1 juni zijn. Ten zuiden van het gebergte kan men tot laat in het najaar fotograferen. Zij beschikt op het ogenblik over 2 weerstations aan de Kaspische Zee, n.l. aan West en Oostzijde. Deze stellen haar in staat betrouwbare weervoorspellingen op te stellen, die zij gaarne ter beschikking wilde stellen, zo gauw het werk eventueel zou beginnen. Dit is zeker van grote waarde te achten.

Des avonds van 18 tot 20 uur werd een receptie gehouden door de Iranian Press club, ter ere van de Minister van Buitenlandse Zaken Dr. Siassi, waarvoor wij een uitnodiging ontvingen. De heren van Gelder, Kolff en Lunenburg benevens ondergetekende bezochten deze receptie, waar wij o.a. de persdelegatie, bestaande uit de heren Deghan, Nandar en Masoedi, welke indertijd op uitnodiging van de K.L.M. Nederland en ook het F.C.B. bezocht, ontmoetten. Deze heren werden voor een diner uitgenodigd op 1 februari. Ook hier geldt immers het argument, dat men moet zorgen de pers op zijn minst niet tegen zich te krijgen.

Na afloop hebben Lunenburg en ondergetekende gegeten met de Heer Meinhold met het doel het verdere krijgsplan nog eens te bekijken. Tevens verzocht ik nog eens aan de Maarschalk te vragen een gesprek met de commandant van de luchtmacht te arrangeren.

In dit gesprek betoogde de Heer Meinhold met grote nadruk, dat het nodig zou zijn, dat onze inschrijving persoonlijk zou worden overhandigd door een gemachtigde van de K.L.M. In dit verband dacht hij aan de Heer Lunenburg. Daarna zou echter het werk achter de coulissen pas echt beginnen en zou men dit spel van dag tot dag moeten volgen. Daarvoor zouden de kanalen van de heren Melikian en Meinhold echter voldoende zijn, mits zij verder een technische souffleur achter de hand hadden om praatjes van de concurrentie te kunnen ontzenuwen. Indien het de K.L.M. echter werkelijk ernst is met het verkrijgen van deze opdracht, dan zou ondergetekende zich echter in de maand april op zijn minst gereed moeten houden om op eerste oproep naar Teheran te komen. Het zou volgens hem echter niet gemakkelijk zijn vooruit het moment te bepalen. Het lijkt er nu wel op, of men de bedoeling heeft half april te beslissen: men mag daarop echter niet vertrouwen. Er zijn te veel voorbeelden van urgente beslissingen in dit land, die men toch telkens van maand tot maand uitstelt. Daarom is niet te voren het ogenblik te bepalen, waarop ik naar Teheran zou moeten komen. Nadat de keuze op de contractant is gevallen, begint pas het onderhandelen over de bijzonderheden van het contract, over betaling, garanties enz. Ook over de kwestie van commissielonen liet de Heer Meinhold zich zeer positief uit. Men behoeft geen cent te betalen, aan wie dan ook alvorens het contract getekend is. Men calculeert een bedrag voor kosten van acquisitie en commissie, waarvan de bestemming te voren vast staat. Een gedeelte wordt gereserveerd voor de periode van de uitvoering en de meeste commissiegelden worden in termijnen betaald. De verrekening dient zodanig te geschieden, dat de K.L.M. geheel buiten deze zaak staat: zij betaalt een zekere commissie aan haar vertegenwoordiging alhier d.w.z. aan haar General Sales Agency.

Nu, een week na dit gesprek, zou ik op grond van verdere indrukken, de juistheid van dit betoog willen onderstrepen.

WOENSDAG 1 FEBRUARI 1950

's Morgens 10 uur bezoek van de Heren van Gelder, Kolff, Melikian, Lunenburg en ondergetekende aan de Heer Eptehadj, Directeur Generaal van de Bank Melli Iran de nationale bank van Iran. Een zeer energiek en zeer outspoken person. Hem het doel van mijn missie uiteengezet. Toen ik echter even wees op het voordeel, dat een klein land als uitvoerder kon bieden met het oog op het vermijden van politieke verwickelingen tussen Amerika en Rusland, stoof Z.E. nogal op en betoogde, dat hij tegenover Rusland een zeer scherpe en afwijzende houding aannam en dus zonder meer voor Amerika koos. Hij bewonderde de houding van Noorwegen en Finland en kon die van Zweden niet bewonderen. Op deze uitspraak volgde een algemeen politiek gesprek, dat in dit verband onvermeld kan blijven. Hoezeer ook pro Amerikaans, toch kan de Heer Eptehadj blijkbaar niet alles van de Amerikanen verdragen. Hij liet zich tenminste uiterst afwijzend uit over de gewezen administrator General of the Finances of Persia, Dr. A.C. Millspaugh. Wie echter het boek van laatstgenoemde heeft gelezen, dat in 1946 verscheen onder de titel "Americans in Persia" en daarin de beschouwingen over de Heer Eptehadj, begrijpt iets van deze bitterheid van laatstgenoemde. Wel echter konden wij elkaar zeer in het bijzonder vinden in mijn voorstel, met de Perzische technici nauw samen te werken en aan het eind van de onderneming zijn landgenoten wijzer achter te laten als in het huidige stadium. Daarbij verklaarde Z.E., dat hij in 47 deze gedachte in Amerika had verdedigd als enige mogelijke methode voor de ontwikkeling van achtergebleven gebieden. Hij meende verband te zien tussen zijn uitlatingen en de achtergrond van item 4 van het Truman programma. Hoofdzaak voor mij was echter, dat hij de opzet van ons buiten gewoon toejuichte en de enig juiste achtte. Daarna ontwikkelde zich nog een gesprek tussen Z.E. en de Heer van Gelder over transferproblemen, dat na enig misverstand blijkbaar ook bevredigend eindigde.

Tot slot nodigde de Heer Eptehadj ons uit op zaterdagmiddag de schatten aan goud en juwelen van de bank te komen bezichtigen.

Ten 18.15 uur en gedurende de rest van de avond vond het reeds boven aangekondigde diner plaats, door ons aangeboden aan de voornoemde persdelegatie. Hierover weinig bijzonders als dat het hoort tot de orde van noodzakelijke kwaden, die aan dit werk verbonden zijn: duur en ongezond!

DONDERDAG 2 FEBRUARI 1950

's Morgens 11 uur bezoek bij de Minister van Binnenlandse Zaken Mr. Alam. Z.E. ontving ons in tegenwoordigheid van de Heer Nassr, sous secrétaire d'Etat aan zijn ministerie. Dat laatste was gelukkig, want de Minister geloofde het aanvankelijk wel. Zijn secretaris echter, die blijkbaar de verantwoordelijkheid draagt voor de vóór 1952 uit te voeren volkstelling kwam op de gedachte, dat luchtopnamen hem bij deze vrij omvangrijke job misschien konden helpen. Daarover ontspon zich een discussie, die na het afscheid van de Minister in een ander vertrek nog werd voortgezet in de aanwezigheid van de vaste functionaris, zo iets als een secretaris generaal blijkbaar, wiens naam ik helaas vergat. Over de mogelijkheid van gebruik van luchtopnamen bij de volkstelling konden wij toen vrij verstandig praten. Het gaat nl. om de vraag of men de huizen op de opnamen kan vinden en aanduiden, zodat men weet, waar men wel en niet heen moet gaan. Ik heb beloofd, dat de Heer Lunenburg, die bij deze audiëntie niet aanwezig was, in maart vergrotingen mee zal brengen, bijv., van Suriname, teneinde de heren een indruk te geven van de mogelijkheden. Verder heb ik aangeraden, maar eens proeven te nemen met de opnamen, die straks in Mazandaran moeten worden gemaakt. Als kosten zouden zij dan minstens die van een stel vergrotingen moeten betalen. Er schijnt voor de volkstelling intussen een bedrag van 250 miljoen rialen beschikbaar te zijn gesteld. Aangezien deze census een kwestie van internationale afspraak is, is het nationale prestige ermee gemoeid. Vandaar kennelijk de belangstelling, die waarlijk zeer intensief was.

De Heer van Gelder, die sinds zondag gestrand was wegens uitvallen van een machine, vertrok hedenmorgen per vrachtmachine.

Des avonds 18 uur de cocktail party, door de Heer en Mevrouw Montijn op ons verzoek gegeven aan de Perzische autoriteiten en hun dames. Ongeveer de helft van de uitgenodigde personen waren aanwezig. Van de afwezigen waren de belangrijkste: Prins Abdorreza Pahlavi, Z.E. Ali Mansour, de Minister van Financiën Golchayan. Van de uitgenodigden waren niet in de stad: Z.E. Ahmad Chafik, Dr. Nassir Minister van Handel, de Heer Frouzan, Directeur Generaal der Douane. Tot de belangrijkste aanwezige personen behoorden: Dr. Mosharraf Naficy, Dir. Gen. van het Zevenjarenplan. Z.E. Nourry Esfandiary, Vice President van de Raad van Toezicht, Maarschalk Djehanbani, Z.E. Eptehadj, President van de Bank Melli, Mr. Khabir, Secretaris van Prins Abdorreza Pahlevi, de Heer M. Nassr, Onderstaatssecretaris van Binnenlandse Zaken, benevens de beide ingenieurs de Heren Irawani en Kostofi. Van het Ministerie van Buitenlandse Zaken was de Heer Dara, Gerant du Departement Juridique aanwezig. Van K.L.M. zijde waren de Heer en Mevrouw Kolff, de Heer en Mevrouw Milikian, de Heer Meinhold, de Heer Lunenburg en ondergetekende.

De ontvangst had in het geheel een zeer prettig en geanimeerd verloop en heeft zeker bijgedragen tot de goede sfeer. Hier past aan onze Gezant en aan Mevrouw Montijn een woord van dank.

Na afloop hebben Mr. Koolen, de Heer Lunenburg en ondergetekende de avondmaaltijd bij de Heer en Mevrouw Montijn gebruikt.

VRIJDAG 3 FEBRUARI 1950

Deze feestdag gebruikt voor nader onderling beraad. Dit heeft zeer in het bijzonder plaats gevonden tijdens een zeer uitvoerige en langdurige thee ten huize van de familie Melikian. Van dit beraad dienen een paar belangrijke punten afzonderlijk te worden vermeld.

De Heer Melikian heeft er ten eerste op aangedrongen, dat men zich tevoren rekenschap zal geven van de schadeloosstelling, die men zal vragen in het geval dat om welke reden dan ook de regering van Iran het werk beëindigd voor de voltooiing of het tijdelijk onderbreekt. Zulks moet in dit geval in het bijzonder worden voorzien, omdat Russische protesten tegen olie exploitatie in het Noorden niet uitgesloten moeten worden geacht. Welke reactie hierop van Iraanse zijde zal volgen is niet te voorzien. Men heeft met deze reserve nog niet voor de dag te komen bij de inschrijving, doch moet dit punt bewaren voor het contract. (Reeds hieruit volgt, dat de inschrijving in het geheel niet gepaard mag gaan met een document, dat op een contract gelijk.)

Het tweede punt betreft de verhouding Mostofi Irawani. Wij zullen in de controverse, die tussen beide heren bestaat en die mij in gesprekken met beiden zeer duidelijk is geworden, moeten kiezen en op één van beiden wedden.

Wij zijn gezamenlijk met Melikian tot de conclusie gekomen, dat dit Irawani dient te zijn, niettegenstaande sommige argumenten van Mostofi deugdelijk zijn.

Tijdens een gesprek aan de bar in het Parkhotel, waar Mostofi nogal eens komt, had hij betoogd, dat de eisen van het Cahier des Charges veel te ver gingen, gerekend naar de verdere ontwikkeling van het land. Ik kon hem daarin niet geheel tegenspreken, hoewel het ons belang niet is, de eisen inzake de kaart 1:50.000 te bestrijden. Zijn betoog, dat men zal schrikken, indien men de prijzen straks voor de neus krijgt en dan pas zal gaan onderhandelen over uitvoering en prijs, is misschien niet geheel onjuist niet alleen, doch voor de kaart 1:10.000 wel juist te achten.

Het Cahier des Charges is echter duidelijk een schepping van Irawani en zijn buitenlandse souffleurs. Mostofi heeft slechts de eisen, voortvloeiend uit de geologie geformuleerd. Verlangens van andere zijde hebben die echter verzwaaard. Zij zijn door Dr. Naficy op gezag van Irawani en vermoedelijk ook wat op dat van mij en een paar andere vreemdelingen, aanvaard. Toen ik op de cocktail bij de Gezant even tipte aan deze problematiek, stelde Dr. Naficy daarom op hetzelfde moment nog een bespreking op zaterdagmiddag voor, waarbij de beide rivalen aanwezig zouden zijn. Het is duidelijk, dat Irawani het vertrouwen van zijn meerderen geniet, gezien ook zijn aanwezigheid bij de audiëntie van ons bij Prins Abdorreza. Tenslotte is het ons zeer duidelijk

geworden, dat hij in de loop van deze 2 weken zeer veel dichter bij ons is gekomen en blijkbaar in de samenwerking met ons kansen ziet om zijn positie te versterken op de basis van goede resultaten. Dit alles bracht ons tot het besluit positief op Irawani te spelen en zijn gezag door middel van het mijne zoveel mogelijk te versterken.

ZATERDAG 4 FEBRUARI 1950

Dit zou de dag der talloze bezoeken worden, benevens die der teleurstelling over het wegblijven van de K.L.M. machine, die ons huiswaarts zou brengen.

10 uur, Kolff, Melikian, Lunenburg en ondergetekende naar de vlieger generaal Sepahpour met het doel tegenwerking van die zijde te voorkomen en indien nodig enige medewerking te krijgen. Het begin van het gesprek vlotte niet erg. Z.E. wist van het object niets af, of begreep het doel van ons bezoek niet. Na een Perzisch gesprekje met Melikian was het blijkbaar duidelijk

geworden en werd de chef van de militaire fotodienst erbij gehaald. Tevens was een zeer vlot Frans sprekende en ook nogal Frans uitziende kolonel aanwezig, wiens naam ik helaas kwijt ben. Ook zij beschikte niet over een machine met een plafond van 9000 m, zoals gevraagd in het cahier des charges. Zij fotograferen met een Eagle IV, doch er werd bij gezegd, dat men over het objectief zeer slecht te spreken was. Wel beschikte men over fotografen, piloten, navigatoren e.d., die men graag ter beschikking wilde stellen. Hoezeer onze vrienden van het F.C.B. het misschien als een complicatie zullen beschouwen: ook hier eindigde het gesprek op nogal enthousiaste wijze bij het denkbeeld, dat zij mede op bescheiden wijze mogen meespelen. Ik kreeg de indruk, dat zij ook uit een Dakota fotograferen.

10.45 uur bij de Generaal Daftari, Chef van de Militaire Politie, met wie wij vrij veel te maken hebben bij de uitvoering. Zeer charmante, in België opgeleide geheel Europese man, met wie een prettig onderhoud.

11 uur afscheid van de Generaal Razmara. Opnieuw verhalen over zijn instrument. Zeer vriendschappelijke houding. Melikian daarover zeer tevreden, aangezien de Generaal bij het afscheid aan deze vroeg, hoe hij met Melikian in contact kon blijven. Telefoonnummer en adres opgegeven en Generaal wilde bij hem op bezoek komen.

11.30 uur bij de Generaal Zahedi, Chef van de Politie. Dit bezoek noodzakelijk geacht, omdat hij een zeer sterke persoonlijkheid is, die in de Iraanse politiek van betekenis is. Iran is immers een politiestaat? Sprak weinig Frans, zodat het gesprek hoofdzakelijk met Melikian. Legde ons bij uitvoering alle hulp van de politie toe. Bij een bezoek van Melikian aan de Generaal op 7 februari voor een andere zaak betuigde z.e. nog eens zijn grote tevredenheid over mijn bezoek en verzocht Melikian in de eerstvolgende brief aan mij zijn erkentelijkheid uit te drukken. (Melikian vertelde nl. niet, dat ik nog steeds op de K.L.M. machine zat te wachten in Teheran.)

12.00 uur bij de Minister van Verkeer en Verbindingen. Dit was een zuiver beleefdheidsbezoek in algemeen K.L.M. verband maar had geen verband met opdracht en uitvoering van het kaarteringswerk.

12.15 uur bij de Sous Secrétaire van de Minister van Oorlog. De Minister zelf was niet aanwezig. Heb doel van mijn missie uiteengezet. Deze Generaal noemde in verband van ons werk de Generaal Razmara. Vanzelfsprekend kon ik verwijzen naar het zeer uitvoerig contact, dat wij hadden. Visitekaartje voor de Minister achtergelaten.

Hiermee was deze serie bezoeken beeindigd en hadden wij om 13 uur een lunch, welke ons als tegenbeleefdheid was aangeboden door de Heer Deghan van de persdelegatie. Deze duurde tot 15 uur. Vandaar vertrokken voor de zeer belangrijke bespreking om 15.15 uur bij dr. Mosharraf Naficy. Hier waren mede aanwezig Ir. Naficy, Ir. Mostofi en Ir. Irawani. Van onze zijde het complete gezelschap. Dit bezoek was bedoeld als afscheid, maar werd gebruikt om van onze zijde tot uitdrukking te brengen, dat wij erkentelijk waren voor de prettige discussie met "Mon ami Irawani" aan wie ik hulde bracht voor het knappe stuk werk, dat in het cahier des charges besloten lag. Ik drukte mijn vertrouwen uit in

de mogelijkheid dit grote werk tesamen met Irawani tot een goed einde te brengen op zodanige wijze dat aan het einde een goed Iraans Kartografisch Instituut van beperkte capaciteit zou bestaan. Volgens Kolff cs. reageerde Mostofi kennelijk wat men noemt "vies" op deze lof aan zijn tegenstander. Hoofdzaak was echter, dat hun beider chef, Dr. Naficy, uiterst gunstig reageerde en zijn grote vreugde erover uitsprak, dat wij juist op dit ogenblik in Teheran waren en nuttige hulp hadden verleend. In het verdere gesprek heb ik dus de kaart 1:50.000 zoals omschreven in het cahier des charges, volledig als juist aanvaard en alleen de mogelijkheid van wijzigingen in het project inzake de kaart 1:10.000 open gelaten. Daarbij wees ik opnieuw op de noodzaak van uitvoering van een dergelijk groot werk op de basis van wederzijds vertrouwen, liever dan op die van de laatste prijs. Men gaf trouwens wel toe, dat na het binnenkomen van de aanbiedingen nog uiterst belangrijke besprekingen zouden moeten plaatsvinden. Toch werd ook door Dr. Naficy nog eens de datum van 15 april genoemd, waarop de zaak beklonken zou moeten zijn.

Het gesprek had een vertrouwenwekkend verloop. Dr. Naficy informeerde op welke wijze hij in de periode tot mijn terugkeer in april met mij in contact zou kunnen blijven. Daarop verwees ik vanzelf naar de Heren Kolff en Melikian. 16.30 uur Bezichtiging van de schatten van de zaak Melli, waartoe wij waren uitgenodigd door de President Eptehadj. Laatstgenoemde leidde ons rond. Ook H.M. Gezant was hiervoor uitgenodigd en aanwezig. Van onze zijde de heren Kolff, Melikian met hun dames, benevens Lunenburg en ondergetekende. Verder nog enkele andere genodigden. Tevens de leden van een commissie van beheer, die aanwezig moet zijn, wil de deur van de schatkamer geopend kunnen worden. Overweldigende indruk van tienduizenden paarden, diamanten van 179 karaat prachtige smaragd, turkoois, robijnen en nog veel meer. Met edelstenen gedecoreerde zwaarden bij tientallen, emailleerwerk op goud enz. enz. Enorme waarde ter dekking van de geldcirculatie van Iran. Ik dacht even aan alle arme sloebers buiten op de straat.....

17.45 uur Audiëntie bij Zijne Majesteit de Shahinshah van Iran. Deze audiëntie was voor mij persoonlijk aangevraagd door onze Gezant in zijn kwaliteit als oud premier. Het gekozen tijdstip maakte deze audiëntie tot het sluitstuk en tegelijk tot de bekroning van alle bezoeken en gesprekken. Ontvangen door de Maître des Cérémonies en precies op tijd binnengebracht in een groot modern gemeubeld Europees vertrek. Prettig aandoende jonge man. Begon met herinnering aan bezoek op Schiphol en gesprek met Dr. Plesman, die mijn bezoek had aangekondigd. Daarna zijn visitekaartje verklaard in zijn combinatie van politieke en technisch wetenschappelijke functies, waarop Z.M. aan het slot van het gesprek nog eens terug kwam. Daarna een uiteenzetting gegeven van het doel van mijn missie in Iran in opdracht van Dr. Plesman. Omvang van het werk geschetst. Doel van onze organisatie in Iran is opbouwen van wezenlijke samenwerking. Daarop dieper door Z.M. ingegaan op Truman programma voor de ontwikkeling van achtergebleven gebieden vergeleken met de door ons voor dit kaarteringsproject voorgestane werkwijze. "That is very wise" was op een ogenblik de reactie van Z.M. op een dergelijke voorstelling van zaken. Het gehele onderhoud duurde 50 minuten en was uiterst aangenaam van toon. Toen ik het had over het plan terug te komen in april en indien wij de opdracht zouden

krijgen zelf de opperste leiding ervan te nemen merkte Z.M. lachend op: Than I hope you will not be again Prime Minister. Aan het slot van het gesprek, toen ik afscheid wilde nemen, verzocht Z.M. mij in april opnieuw Z.M. te bezoeken.

18.45 naar de Gezant, die mij zijn auto voor deze audiëntie ter beschikking had gesteld. De Heer en Mevrouw Montijn hadden een kleine cocktail georganiseerd, waarop nu deze keer alleen een aantal Europeanen aanwezig waren. De Heer Kolff had verzocht met het oog op de concurrentie zo weinig mogelijk ruchtbaarheid aan mijn aanwezigheid te geven. In het beginsel was dit juist. Toch is het natuurlijk geen geheim gebleven, ook al hebben wij onze

vrienden van de Journal de Teheran ervan af gehouden lange verhalen aan mijn aanwezigheid te wijden, zoals zij van plan waren. Toch vond ik het wel prettig, dat ook nu de Heer en Mevrouw Montijn zich beperkt hadden tot de gezanten van Denemarken, Griekenland, België e.d.

20.30 uur Diner aangeboden door de Heer Fania, Directeur van de Levant Express aan de Heer en Mevr. Kolff, Lunenburg en mij. Veel kaviaar en de stemming wat beïnvloed door de komende scheiding tussen K.L.M. en Levant Express.

Tenslotte om ongeveer 11 uur, nogal vermoeid naar bed in de zekerheid, dat de K.L.M. machine niet aangekomen was en dus het thuiskomen op zondag alvast van de baan was. Helaas.

Zondag 5 februari. Letterlijk niets gedaan dan lezen en wachten op nieuws van de machine, die echter stil in Istanbul bleef. Des avonds gegeten aan de tafel waar de Heer Kolff trachtte met een etentje de andere passagiers te troosten voor zo ver die niet reeds hadden overgeboekt op de SAS of Air France.

Bezoek aan de Minister President Sa'ed. Om een of andere reden was dit bezoek uit het programma weggevallen. Vermoedelijk ook wel, omdat men het aftreden van deze M.P. verwacht. Nu echter

door de vertraging van ons vertrek tijd beschikbaar was, achtte de Heer Melikian het nuttig toch dit beleefdheidsbezoek nog te brengen. Overigens zijn over dit charmante gesprek weinig bijzonderheden te vermelden. Het bewoog zich meer op algemeen politiek gebied.

Maandag 6 februari. Omdat wij er nu toch nog waren en Melikian ons blijkbaar geen enkel bezoek wilde besparen, had hij voor vandaag 10.30 uur een bezoek gearrangeerd bij de broer van Eptehadj, burgemeester van Teheran en President van de Iranian Airways. Dit bezoek was zeker niet het meest amusante. Toen ik de mogelijkheid opperde van overhaul van een hier werkende kaarteringsmachine door Iranian Airways ging hij er niet op in. Gelukkig deed ik het niet al te positief. Iets beter was het toen de Heer Kolff voor de gemeente 10 kg. typhusserum als geschenk van de K.L.M. voor zijn gemeente aanbood.

Om 12 uur liepen wij aan bij een zeer merkwaardige figuur Dr. Seldhoost, een Duitse jood, die eigenlijk Dr. Friedlieb heet, doch reeds 20 jaar hier leeft en zijn naam in het Perzisch vertaalde. Een man, die hier een grote reputatie heeft en nog grote invloed heeft. Zijn schoonzoon is een broer van de geoloog Mostofi. Deze behartigt hier de belangen van een Engelse concurrent nl.

Airsurvey Ltd. Reeds veel vroeger zond deze onderneming hier een zekere Erig Praine heen. Deze moest echter naar Zuid Afrika, waarop Mostofi als vertegenwoordiger werd aangesteld en een reis naar Londen maakte. Dr. Friedlieb deed het voorkomen alsof hij deze onderneming echter niet zoveel kans gaf, evenmin als ons, tenzij wij erin zouden slagen de kwaal van Iran, de openbare inschrijving in dit geval te elimineren. Bij zulk een inschrijving wint hier nl. niet de serieuze onderneming doch de brutaalste knoeier. Dr. Friedlieb zou daarvoor in mijn plaats de voorkeur hebben gegeven aan het houden van een paar openbare voordrachten over Aereal Survey, ten einde duidelijk te maken, dat dit geen vak voor een openbare inschrijving is. Het was wat jammer, dat ik het gesprek in het Duits heb gevoerd, omdat Melikian het daardoor niet kon volgen. Mijn eigen opinie hierover is echter, dat wij deze lijn reeds hebben gevolgd in de gesprekken met de bepalende en beslissende autoriteiten. Bovendien is er geen sprake van een openbare inschrijving, doch wordt het cahier des charges slechts aan een beperkt aantal mededingers gezonden. Toch zit er wat in de gedachte om bij terugkeer in april een lezing te houden over luchtkaartering in het algemeen, zonder al te veel nadruk op het werk van de K.L.M., goed geïllustreerd met lantarenplaatjes en in het Frans. Misschien zou er een film als die van Suriname aan kunnen worden gekoppeld.

s' Avonds ontmoette ik Ir. Mostofi opnieuw in de bar van het Parkhotel. Zijn reactie op het gesprek bij Dr. Naficy viel mij mee. Ik legde hem uit, dat ik de komende discussie over de kosten hoofdzakelijk op het gebied van de kaart

1:10.000 zie. Hij beweerde het hiermee eens te zijn en zei nu, dat bij de algemene kaart voor zijn doel voldoende vond. Verder informeerde ik voorzichtig, of zij hun bij olie exploitatie geen moeilijkheden van de kant van de Russen verwachtten. Hij achtte de kans, dat de moeilijkheden zouden rijzen indien zij zouden beginnen even groot als in het geval zij niets zouden doen. Dan immers zouden de Russen weer opnieuw over een concessie kunnen beginnen. Voorwaarde is echter, dat die olie onderneming in het Noorden voor 100% Iraans is. Hij ontkende de lopende verhaaltjes over deelneming van Ága Khan in deze Iraanse Maatschappij: het zou geheel gouvernementsgeld zijn, zoals hij al eerder had betoogd.

Dinsdag 7 februari. De plane staat in Athene, komt niet en telegrammen onduidelijk. De SAS is gistermiddag geland en na een uur om 4 uur vertrokken. De Air France arriveerde gistermiddag en vertrok vanmorgen met een deel K.L.M. passagiers.

Aangezien geen zekerheid inzake ons vertrek bestaat, behalve dat dit op zijn vroegst op donderdagmorgen zal kunnen geschieden, besloot ik dit reisrapport samen te stellen, dat anders na de vertraagde thuiskomst wel eens in het gedrang zou kunnen komen.

Daaraan onafgebroken gewerkt. Enige interruptie kwam van bezoek van de Heer Melikian, die verslag uitbracht van een gesprek met Z.E. Nourry Esfandiary de Vice President van het Zevenjarenplan. Deze had Dr. Naficy op bezoek gehad, welke zich zeer positief te onzen aanzien had uitgelaten. Dit bevestigde dus onze eigen indruk van het afscheidsbezoek aan Dr. Naficy op zaterdag.

Ook het spelen op Irawani achtte Z.E. voor 100% juist.

Enkele samenvattende opmerkingen

De navolgende autoriteiten zijn bezocht (datum en bladzijde van dit verslag waarop het bezoek is vermeld zijn erachter geplaatst)

Zijne Majesteit de Shah van Iran 4 Febr. blz.12

Z.E. Mr. Sahed Minister President 5 Febr.

Z.H. Prins Abdorreza Pahlevi 25 Jan. 4

Z.E. Chafik Dir. Gen. Civil Aviation 25 Jan. 5

Z.E. Dr. Ali Mansour Pres. Zevenjarenplan 23 Jan. 2

Z.E. Dr. Naficy Dir. Gen. van id. 23,25 Jan. 4 Febr. 2,6 11 en 12

Z.E. Maarschalk Djehanbani 24 Jan. 2

Z.E. Golchavan Min. van Financiën 29 Jan. 6a

Z.E. Alam Min. van Binnenl. Zaken 2 Febr. 9

Z.E. Ebtehadj Pres. Bank Melli 1 Febr. 8

Z.E. Ebtehadj M.P. Pres. Iranian Airways 6 Febr. 13

Brig.Gen. Razmara Chef Mil. Geogr. Inst. 24,25,26 Jan. 2,4,5,11 Gen. Sepahpour, Cdt. Luchtmacht 4 Febr. II

Gen. Zahedi Chef van de Politie 4 Febr. II

Gen. Daftari Id. van Militaire Politie 4 Febr. II

Dr. Eghbal Min.Verkeer (vm Binn. Zaken) 4 Febr. II

Sous Secrétaire v.d. Min. van Oorlog 4 Febr. II

Mr. Frouzan, Dir. Gen. der Douane 26 Jan. 6

Verder zijn herhaalde en uitvoerige besprekingen gevoerd met de technici, die met dit kaarteringsprobleem te maken hebben nl. Ir. Irawani, Chef van de Topografische sectie van het Zevenjarenplan (zie blz. 2,3,4,5,6,11). Verder in mindere mate met Ir. Naficy en Mostofi, die de geologische belangen vertegenwoordigen.

Als samenvattende indrukken zouden de volgende opmerkingen kunnen worden gemaakt:

1) Zoals een zeer goed ingevoerde relatie van Melikian het de vorige week uitdrukte: Le K.L.M. a beaucoup des fleurs, nous espérons qu'elle aura aussi les fruits. Huiselijk gezegd staan wij er goed op en zouden wij zelfs voorkeur hebben. Het gevaar schuilt in politieke druk van andere landen of in sterke

financiële faciliteiten, die bijv. de Franse regering zou kunnen verlenen aan een nationale groep door toestaan van het gebruik van materiële of personele hulpmiddelen van de Staat tegen zeer voordelige voorwaarden.

2) In verband met manipulaties van anderen is het beslist noodzakelijk, dat de Heer Lunenburg op 15 maart als gemachtigde van de K.L.M. de offerte indient, terwijl ondergetekende zich gereed moet houden in april naar Teheran te gaan voor de definitieve strijd.

3) De eis, alle werkzaamheden in Iran uit te voeren zullen wij alleen van de baan kunnen krijgen, indien wij daartegenover plaatsen de garantie, dat er volledige nationale dienst van beperkte capaciteit zal worden opgebouwd. Voor de instructie zal een afzonderlijke post op de begroting moeten worden geplaatst.

4) Hoewel het volgens de weervoorspellingen en onze berekeningen mogelijk moet zijn het werk met 1 machine in 6 maanden te voltooien, zien wij daarin wel bezwaren. Ook is de Dakota voor dit gebied niet erg geschikt, omdat een plafond van 9000 wordt verlaagd in het cahier des charges niet alleen, maar vooral, omdat een plafond van 8000 meter toch eigenlijk nodig is, om deze bergen, die een gemiddelde hoogte hebben van boven 3000 meter met een 11.5 cm camera nog te kunnen fotograferen op een schaal die niet al te oneconomisch is. Uit een kartografisch oogpunt zou het werk belangrijk duurder worden indien wij ons zouden moeten beperken tot een vlieghoogte van bijv. 6500 m. Van grote gebieden zakt de schaal dan beneden de 1:30.000.

Ons voorstel zou zijn dit werk uit te voeren met 2 machines, waarvan 1 Dakota, die kan worden gebruikt in de vlakke gebieden en een tweede machine, die een plafond heeft dat zodanig ligt, dat men van 8000 goed kan fotograferen. Onze gedachten gaan in de richting van een vliegtuig van de L.S.K. waarvan wij aannemen, dat men misschien zulk een machine zou hebben. Het beroep op de Minister van Oorlog zou ons dan vermoedelijk in dezelfde positie kunnen brengen als onze franse concurrenten. Bovendien zou het werken met 2 machines ter plaatse ons ontslaan van de nogal dure en weinig doeltreffende figuur van een reservemachine in Nederland, waarvoor men volledige afschrijving en nog 50% toeslag daarop voor leeglooptijd in rekening brengt. Bij de thans voorgestelde opzet zijn de beide machines gedeeltelijk als elkaars reserve te beschouwen.

5) Er valt in de praktijk niet mee te rekenen, dat een contract voor 1 mei kan worden getekend. Bij bovengenoemde opzet is dat geen bezwaar en is door ons een organisatieschema ontworpen, waarbij op 1 juni, de voor het weer gunstige datum zou kunnen worden begonnen.

6) Als Administrateur, Chef van de Huishoudelijk Dienst, Hoofd van het personeel zal een prima kracht uit de K.L.M. organisatie moeten worden betrokken, waar men reeds thans naar moet omzien.

Voor de technische leiding valt het werk in de volgende groepen in Iran uiteen, die ieder een eigen technische verantwoordelijk man moeten krijgen:

a) de primaire driehoeksmeting en alle terreinwerk, waarin 7 Europeanen en verder een groot aantal Perzen;

b) de luchtopnamen, annex laboratorium. In dit laatste 4 eigen mensen en een leider van dit gedeelte;

c) te beginnen in 1951 een beperkt aantal uitwerkingsinstrumenten met tekenaars (5 stuks A6);

d) een drukkerij, die in 1950 wordt voorbereid en geheel in Iran moet werken onder een Europese leiding.

7) De gehele aero triangulatie, die een zwaartepunt van het gehele werk is, zal compleet in Nederland moeten geschieden. Aan een aantal Iraanse technici zal ook op dit gebied instructie moeten worden gegeven.

8) De gehele financiële en contractuele zijde van het werk zal nauwgezette overweging verdienen. De bijzonderheden daarvan worden niet opgenomen in ons aanbod, doch bewaard tot de besprekingen over het contract.

9) Het is noodzakelijk voor acquisitiekosten in de begroting een bedrag van 5% op te nemen en als commissie voor de vertegenwoordiging in Teheran eveneens 5%. Dit laatste bedrag wordt echter slechts geleidelijk uitgekeerd en de eerste termijn pas na ondertekening van het contract.

Tenslotte: Wij hebben in Teheran gepoogd, de bloemetjes van de K.L.M. zo goed mogelijk te begieten. De sterke zon van de K.L.M. organisatie van Schiphol en Raamweg moge deze bestralen en tot niet wormstekige vruchten omtoveren, die ik met genoegen in april zal proberen van de Perzische boom te schudden.

De adviseur van het F.C.B. van de K.L.M.

W.g. Schermerhorn

61-68

Overige stukken,
1935-1974

- 61** Dossier China, 1935-1942
- 62** Kampleiderboek Vrijzinnige Christelijke Jeugd Centrale, 1936
- 63** Dossier Nederlandse Maatschappij voor Luchtkaartering, 1949-1951
- 64** Felicitatie-oorkonde van de Österreichische Gesellschaft für Photogrammetrie t.g.v. zijn 65e verjaardag, 1959
- 65** Album met felicitaties ter gelegenheid van zijn afscheid als Dean van het ITC, 1964
- 66** Dankbetuiging personeel firma Aero Survey, Lokeren België, 1967
- 67** "Greeting of Graduates of ITC who attended the 12th International Congress of ISP Ottawa", 1972
- 68** Album met felicitaties aangeboden ter gelegenheid van zijn 80e verjaardag, 1974